

Бойко В. Н.

МАРИНЕСКО Александр Иванович



ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ МОРЯКОВ

SHOUT
SHARE **IT**



Annotation

В книге рассказано о жизненном пути подводника-легенды, командира Краснознамённой подводной лодки С-13 Александра Ивановича Маринеско. Книга отвечает на вопросы:

Как сын румынского рабочего дослужился от матроса до второго помощника капитана на пароходах, а в годы ВОВ стал командиром подводной лодки? За что он был награжден золотыми часами и повышен в звании до капитан-лейтенанта?

Почему Маринеско А.И. в 1941 году исключили из кандидатов в члены ВКП(б), а через год снова приняли? Каким образом подводная лодка С-13 стала единственной «штрафной» подлодкой советского флота? За что командиру ПЛ С-13 Маринеско А.И. не только простили прежние преступления, но и представили к званию Героя Советского Союза. И почему вышестоящее командование Золотую Звезду заменило орденом Красного Знамени?

Есть ли правда о Маринеско А.И., на страницах советского фундаментального труда «Истории Великой Отечественной войны» где говорится — *«В жестокий шторм подводная лодка С-13 под командованием А. Маринеско потопила чудо-корабль Вильгельм Густлов, на борту которого из Кёнигсберга уходил цвет фашистского подводного флота: 3700 офицеров, экипажи для 70–80 подводных лодок, высокопоставленные чиновники, генералы и высшее командование, а также вспомогательный женский батальон (надзирательницы в лагерях, эсэсовки) — 400 человек. Подвиг моряков-подводников был назван «атакой века». В Германии объявили трёхдневный траур. Командира конвоя расстреляли по личному приказу Гитлера. Капитан Маринеско был объявлен его личным врагом».*

Как жил Маринеско А.И. после войны и за что в 1949 году был осужден на три года лишения свободы? Кто добился справедливости и почему Маринеско присвоили звание Героя Советского Союза (посмертно 5 мая 1990 года)?

Многие материалы и фотографии в книге издаются впервые. Книга посвящена «100 лет со дня рождения Александра Ивановича Маринеско» предназначена для подводников и ветеранов Военно-морского флота, широкого круга читателей.

- Владимир Бойко



- ☐ Помнить вечно

- ☐ Действия подводных лодок Краснознаменного

балтийского флота во Второй мировой войне

- Маринеско Александр Иванович
- Подводные лодки Александра Маринеско
- Письмо адмирала А.Е. Орла
- За горизонт морской
- Послесловие
- Об авторе
- Литература и источники

Владимир Бойко

Маринеско Александр Иванович

*Кто умер, но не забыт, тот
бессмертен*

Книга «100 лет со дня рождения А.И. Маринеско» посвящена светлой памяти легендарного подводника Второй мировой войны — Александра Ивановича Маринеско. В книге рассказано о жизненном пути подводника-легенды Военно-морского флота, показана память народа в мемориалах и памятниках, посвященных А.И. Маринеско. Книга о Герое способствует увековечиванию памяти моряков-подводников, отдавших свои жизни за свободу Отечества. Многие материалы и фотографии в книге издаются впервые.

Книга «100 лет со дня рождения Александра Ивановича Маринеско» предназначена для подводников и ветеранов Военно-морского флота, широкого круга читателей.

Помнить вечно



30 января 1945 года ушел на дно Балтийского моря на выходе из Данцигского залива военный лайнер «Wilhelm Gustloff», водоизмещением 25484 тонн, торпедированный тремя торпедами, который быстро затонул, унеся на дно около 6000 немцев (на борту «Wilhelm Gustloff» находилось, согласно судовым спискам 918 офицеров и матросов ВМФ, 173 члена экипажа, 373 члена женской вспомогательной организации ВМФ, 162 раненых и 4424 беженца, итого — 6050 человек). Но это были официальные записи, не учитывающие сотни и тысячи человек, правдами и неправдами ухитрившимися попасть на борт. Согласно последним исследованиям, общее их число было 10852 человека), бежавших от наступающей Красной Армии, в том числе особенно ценных для рейха 918 подготовленных специалистов — подводников, необходимых для укомплектования экипажей новых подводных лодок XXI и XXIII серий в портах районе Киль и Гамбурга. Потопила лайнер «Wilhelm Gustloff» подводная лодка Балтийского флота С-13 под командованием капитана III ранга Александра Ивановича Маринеско. Ушел на дно последний боевой резерв гитлеровского подводного флота, последняя надежда Гитлера и Деница. Германские подводные лодки XXI и XXIII серий были новыми и ждали свои экипажи, которые выйдя в море, смогли бы изрядно испортить нервы У. Черчиллю, который однажды сказал: *«Единственное, что по-настоящему пугало во время войны — это угроза полной блокады, со стороны немецких подводных лодок».*

4-10 февраля 1945 года в Ялте английский адмирал Э. Каннингхем в своем докладе остановился на трудностях борьбы с немецкими подводными лодками и высказал просьбу о помощи Англии в этой борьбе, в частности, пожелал, чтобы русские поскорее заняли Гдыню, где готовили кадры для подводных лодок в школе подводного плавания

Германии. Лайнер «Wilhelm Gustloff» был особенно памятен Гитлеру, который лично принимал участие в его спуске на воду в Гамбурге в 1938 году, и поднимал на банкете тост «За великую Германию!». По словам Военно-морского Министра Советского Союза адмирала флота СССР Н.Г. Кузнецова «...из всех вооруженных сил Германии лишь один подводный флот до самого конца войны, продолжал представлять угрозу, размеры, которой нельзя было точно установить». Гибель лайнера была величайшей катастрофой, лишившей фюрера Германии и адмирала Деница надежды добиться перелома в войне на море и возможного перемирия. Когда доложили Гитлеру о потоплении лайнера он сказал: «Это крах Германии!».

9 февраля 1945 года в 23 часа 15 минут С-13 на выходе из Данцигского залива пустила на дно военный транспорт «General von Shtoiben» (1922 года постройки, 14660 брт) с 5400 танкистами на борту. Германия потеряла подготовленных танкистов, направлявшихся за новыми танками.

Это был второй удар по военному потенциалу Германии все тем же командиром советской подводной лодки капитаном III ранга А.И. Маринеско!

Прошло чуть более 67 лет от описываемых событий, не прекращаются споры о военной и моральной стороне потопления кораблей противника, издано много монографий и написано книг, их историей занимаются историки, исследуют молодые дайверы, рассказывают молодежи ветераны-подводники на всем постсоветском пространстве. Не утихают споры вокруг потопления лайнера «Wilhelm Gustloff», кого было больше на корабле: детей, женщин и стариков или военных специалистов? Надо ли было торпедировать его? Но стоит лишь задуматься на минуту, что было бы с Англией, если бы подводники второй дивизии, шедшие на лайнере, дошли бы до своих подводных лодок и вскоре сто двадцать три новейшие подводные лодки XXI и XXIII серий вышли бы в Атлантику на блокаду Великобритании? Сколько новых танков встали бы в оборону против наступающих частей Советской Армии, не потопив бы Маринеско военный транспорт «General Steuben» с 5400 танкистами на борту? Ведь не зря говорят, что Уинстон Черчилль сказал по поводу потопления «Wilhelm Gustloff», что «..Англия должна поставить команду

советской подводной лодки золотой памятник...»». Вот так высоко был оценен подвиг А.И. Маринеско премьером Великобритании! К глубокому сожалению у нас подвиг Александра Ивановича был признан лишь после его ухода из жизни. Подводники всех стран мира всегда подчеркивают исключительность подвига подводной лодки С-13 и ее командира А.И. Маринеско. И потому не утихают споры вокруг имени А.И. Маринеско и его подвига, которым пора положить конец.

По потопленному тоннажу судов противника А.И. Маринеско является первым среди подводников отечественного подводного флота времен Великой Отечественной войны. Однако из-за истории, случившейся с ним перед самым выходом в героический поход, ни он, ни его экипаж не получили ожидаемых высших наград.



Вопиющая несправедливость надломил офицера. Последний, шестой, поход подводной лодки С-13 в апреле-мае 1945 года был охарактеризован начальником отдела подводного плавания КБФ как мало результативный, действия командира признаны неудовлетворительными. Вскоре последовали приказ Наркома ВМФ о снижении Маринеско в воинском звании на две ступени и понижении в должности. Всего месяц А.И. Маринеско служил командиром тральщика Т-34 в Таллинском морском оборонительном районе. 20 ноября 1945 года по приказу наркома ВМФ №-02521 старший лейтенант А.И. Маринеско был уволен в запас. После войны в 1946–1949 годах Александр Иванович работал старшим помощником капитана на судах Балтийского государственного торгового пароходства, ходил в порты Бельгии, Голландии, Англии. В 1949–1950 годах он — заместитель директора института переливания крови. Во время работы А.И. Маринеско в институте возникший конфликт с директором института привел к тому, что против него было возбуждено уголовное дело, финалом которого стал суд с вынесением приговора — три года исправительных работ в лагере порта

Ванино. Досрочное освобождение состоялось в 1952 году. В ноябре 1960 года Приказом Министра Обороны СССР Маршала Р.Я. Малиновского А.И. Маринеско был восстановлен в воинском звании, ему была определена пенсия. Перипетии жизненного пути отразились на здоровье, что привело к тяжелому заболеванию пищевода. 25 ноября 1963 года Александра Ивановича не стало. При пересмотре его дела в Ленинградском городском суде подсудимый посмертно был полностью оправдан.

5 мая 1990 года за мужество и героизм, проявленный в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг., капитану III ранга А.И. Маринеско Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно). 25 ноября 2001 имя командира Краснознаменной подводной лодки С-13 занесено в Листы Памяти Золотой Книги Санкт-Петербурга.

До сих пор не умолкают споры, кто же он — герой или разгильдяй, жертва обстоятельств или преступник? Не нам его судить... Да и в год 100-летия со дня рождения А.И. Маринеско пора прекращать все эти никому не нужные споры, обычно затеваемые людьми, далекими от подводного флота. С окончания Великой Отечественной войны и до смерти имя Маринеско было под запретом. Но в неписаной истории отечественного флота он был и остаётся самым известным подводником-легендой! Ведь в истории нет черно-белых красок. И уникальность Александра Ивановича в том, что его личность не оставляет никого равнодушным. Его легендарной личности уготовано бессмертие. Он стал человеком-легендой и останется ею...



В честь Александра Ивановича Маринеско стоит в Херсонском сквере в Одессе памятник великому одесситу — командиру подводной лодки С-13 Александру Маринеско, существует Музей Подводных Сил России им. А.И. Маринеско — в настоящее время единственный в России музей Подводных Сил. Создан в 1997 году распоряжением губернатора Санкт-Петербурга, был расположен на первом этаже жилого дома по

адресу Кондратьевский проспект, дом 83. Постоянная экспозиция размещена в трех залах и на открытой площадке около музея. Фонды музея содержат около 17000 экспонатов. Ранее, в 80-е годы, в Ленинграде существовал музей «Действия подводных лодок тип «С» на Балтике в 1941–1945 гг. имени А.И. Маринеско», который располагался в доме №-24 по Литейному проспекту. Музей размещался в переоборудованной квартире на третьем этаже дома, с окнами во двор. Несмотря на то, что это был школьный музей, в нем были выставлены подлинные экспонаты, связанные с С-13, проводились частые экскурсии, в которых принимали участие в том числе ветераны — члены экипажа С-13. После распада СССР музей был расформирован, коллекция передана в созданный в 1997 году Музей подводных сил России имени А.И. Маринеско). Памятники А.И. Маринеско установлены в Калининграде, Кронштадте и Одессе.

На здании Одесского мореходного училища и в городе Кронштадте на доме №-2 по ул. Коммунистической, в котором жил командир подводной лодки С-13 Герой Советского Союза А.И. Маринеско, установлены мемориальные доски.



А.И. Маринеско посвящены фильмы «О возвращении забыть» (1985) и «Первый после Бога» (2005). Потопление «Wilhelm Gustloff», описывается в романе Нобелевского лауреата Г. Грасса «Траектория краба». Именем А.И. Маринеско названы набережная в Калининграде и центральная улица одного из районов города в Севастополе. Улица Строителей в Ленинграде, на которой Александр Иванович жил в последние годы жизни,

переименована в его честь в улицу Маринеско. В центральном музее Вооружённых Сил, в Москве, экспонируется флаг подводной лодки С-13. В Одессе установлен памятник

Александру Маринеско, на здании Одесского мореходного училища, на улице Софиевской дом №-11, где А.И. Маринеско жил в детстве, установлена мемориальная доска, также мемориальная доска установлена на здании трудовой школы, где он учился. В 1983 году силами учащихся одесской школы №-105 (поисковая группа «Память сердца») был создан музей имени А.И. Маринеско, существует в Одессе спуск Маринеско (ранее Софиевский спуск), имя А.И. Маринеско носит Одесское мореходное училище по ул. Канатной, 8, на Одесской железной дороге — электропоезд ЭР9 М-537 имени Александра Маринеско, в филателии была выпущена почтовая марка и конверт с изображением подводной лодки С-13 и А.И. Маринеско.

Александр Иванович Маринеско — одна из самых противоречивых фигур Великой Отечественной войны, вокруг которого до сих пор не стихают споры. Человек, овеянный многими мифами и легендами. Незаслуженно забытый, а затем возвращенный из небытия. Сегодня мы гордимся им, воспринимаем как национального героя, отдавая дань памяти его подвигу!

В годы Великой Отечественной войны и войны с Японией боевых успехов добились сто двадцать восемь командиров подводных лодок Военно-морского флота СССР. Если составить их список в зависимости от суммарного тоннажа потопленных каждым кораблей и судов противника, то его откроет Александр Иванович Маринеско: на его счету четыре транспортных судна общей вместимостью 42557 брутто — регистровых тонн. Ни об одном из подводников не написано столько правды и вымысла, как о командире подводных лодок М-96 и С-13 Краснознаменного Балтийского флота. К сожалению, мало кто из пишущих об А.И. Маринеско в своей работе использовал подлинные документы, поэтому и существуют в различных публикациях расхождения в датах и недостоверная информация. В созданной книге к 100-летию со дня рождения и посвященной памяти Александра Ивановича впервые публикуются копии подлинных документов, в том числе копия автобиографии, написанная им собственноручно.

История знает немало случаев, когда героические подвиги, совершенные на поле боя, долгое время остаются в тени и только потомки оценивают их по заслугам. Бывает и так, что в годы войны крупным по масштабам событиям не придается должного значения, донесения о них подвергаются сомнению и приводят

людей в удивление и восхищение значительно позже. Такая судьба постигла подводника А.И. Маринеско. Александра Ивановича уже нет в живых. Но подвиг его навеки останется в нашей памяти. Даже сегодня, когда отошли в мир иной почти все его именитые недруги, а те, некогда молодые и борзые, что травили и унижали его по указке именитых, ныне полысели да пополнили, пообломали некогда бойкие перья, когда стараниями неустомимых исследователей и поддержкой верных боевых соратников, завеса тайн, наветов и запретов вокруг его имени была сдернута, — говорить и писать о нем все равно непросто. Слишком неординарный он был человек. Александр Маринеско — одна из самых противоречивых фигур Великой Отечественной войны, вокруг которого до сих пор не стихают споры. Человек, овеванный многими мифами и легендами. Незаслуженно забытый, а затем возвращенный из небытия. Сегодня им гордятся, воспринимают как национального героя.



Есть выражение: *«Человека известным делают обстоятельства, в стремлину которых он заметным образом попал»*. Скорее всего, это так. Но и сам человек, будучи личностью, должен не уповать на счастливый случай, не дожидаться неординарных обстоятельств, а идти им навстречу, при этом постоянно проявлять себе в будничном и вроде бы малом. Таким, по-моему, и был Александр Иванович. Отношение к нему никогда не было однозначным. Официальные власти в лице командующих Балтийским флотом и политорганов не то, чтобы недолюбливали — завидовали его славе. У А.И. Маринеско был непростой характер, он всегда говорил правду в глаза, был

принципиален и неудобен тогда, когда кому-то хотелось извернуться на протяжении всей своей жизни.



Капитан третьего ранга А.И. Маринеско

Дата рождения	2 (15) января 1913
Место рождения	Одесса, Российская империя
Дата смерти	25 ноября 1963 (50 лет)
Место смерти	Ленинград, РСФСР, СССР
Принадлежность	Российская империя СССР
Род войск	ВМФ
Годы службы	1933-1945
Звание	
Часть	Балтийский флот
Командовал	Подводной лодкой С-13
Война	Великая Отечественная война: 5 боевых походов
Награды	

Давайте вспомним, как служил и работал Александр Иванович...

От первых производственных премий и отреза на костюм, которым его отмечали как штурмана гражданского флота, до награждения всего экипажа подводной лодки, им возглавляемой — денежным фондом, а его лично золотыми часами от имени Народного Комиссара Военно-морского флота. Это была еще не легендарная С-13, а подводная лодка М-96. И происходило все до войны. Его отмечали как командира думающего, инициативного, решительного. Всегда спокойный, уверенный, он был очень настойчив и искусен в достижении своих целей. Командуя подводной лодкой, он никогда не повышал голоса, не кричал на подчиненных. Все это создало ему непоколебимый авторитет, он заслужил любовь и уважение матросов, старшин и офицеров.

Переход А.И. Маринеско с подводной лодки Л-1 (подводного минного заградителя), где он был помощником командира, на подводную лодку М-96 (тип «М», «малютка») расценивался его товарищами, командирами подводных лодок, как понижение. Александр Иванович же видел в должности командира М-96 возможность быть самостоятельным и инициативным. Отсюда и выводы в его предвоенной командирской аттестации: *«Должности командира подводной лодки соответствует. Достоин назначения на подводную лодку тип «С». После кампании 1941 года может быть назначен командиром дивизиона подводных лодок тип «М» XII серии».*

А.И. Маринеско очень мало рассказывал о войне. Выступал редко, чаще за него это делали другие. Но тем дороже для нас сегодня подлинные слова Александра Ивановича о том, первом, Боевом походе. В этих словах весь Маринеско — немногословный, ироничный, уверенный в себе и экипаже: *«Прошло десять суток. Топливо на исходе. Противник не обнаружен. 14 августа утром начали обратный переход с прорывом противоположного барража. Когда прошел барраж у берега Парккала-Уд, акустик доложил, что слышит частые взрывы. Что это было? Поднимаю перископ, осматриваюсь. Вижу транспорт водоизмещением около 7 тысяч тонн и две шхуны, идущие в охранении трех катеров. Это они в порядке профилактики бросают глубинки. Лег на боевой курс, определив предварительно элементы, движения транспорта. Дал залп из правого аппарата. После взрыва увидел в перископ поднятую корму с вращающимся гребным винтом: транспорт тонул. Катера сначала сбились в кучу, а потом ринулись бомбить район. Опустив перископ, оторвался».* И ни слова о том, что противник бомбил подводную лодку глубинными бомбами, вышел из строя гирокомпас, о том, что увел поврежденную

подводную лодку не на те курсы, где его ждал противник, а почти к его берегам, как раз в обратную сторону. Четверо суток ремонтировали, рискуя ежечасно. Вели разведку. Наскоро устранив повреждения, подводная лодка погрузилась и пошла к своей базе. Двадцать линий подводных минных заграждений преодолела, трижды минреп скрежетал по корпусу подводной лодки. В завершение похода свои катера чуть не утопили ее, приняв ее за вражескую. Опять же А.И. Маринеско нашелся: стремительно всплыл между заходившими на очередную бомбежку катерами, и полным набором русского языка остановил устремления катерников. За этот поход орденами Красного Знамени были награждены четверо членов экипажа, орденом Красной Звезды — восемь старшин и матросов, все остальные боевыми медалями. А.И. Маринеско был награжден орденом Ленина.

Нельзя не рассказать еще об одном походе М-96, который стал для Александра Ивановича строгой наукой и, как ни парадоксально, еще одним подтверждением его личной истины: «Командир подводной лодки всегда прав!». В начале ноября 1941 года, высаживая группу разведчиков в тыл врага, А.И. Маринеско предложил свой вариант приема на борт подводной лодки группы после выполнения ею задания. Находившийся на М-96 офицер штаба навязал свой план встречи разведчиков... В итоге — штормовые волны зимнего моря перевернули одну из шлюпок, и захваченный в плен штабной офицер и несколько разведчиков погибли. Ответственность за это понес штабной командир, находившийся на подводной лодке и навязавший свой план, но и А.И. Маринеско долго корил себя за то, что не настоял на своем, более безопасном решении. Больше подобных ошибок Александр Иванович не повторял и никогда, никому не позволял на подводной лодке вмешиваться в принятые им планы и решения. Это, как известно, приводило к конфликтам с начальством...



В разгар Советско-финского вооружённого конфликта 1939–1940 годов на подводных лодках КБФ возникла фронтовая «мода»: офицеры подводных лодок стали отращивать себе бороды, демонстративно заваливать свои каюты грудami ненужных навигационных карт, и в нарушение всех инструкций по технике безопасности, курить внутри подводной лодки... 4 февраля 1940 года внезапно возник пожар в каюте командира подводной лодки М-97 капитан-лейтенанта А.И. Мыльниковa. Его причиной стал незатушенный окурок, машинально брошенный командиром М-96 капитан-лейтенантом А.И. Маринеско в заваленный бумажным хламом угол каюты. После чего командиры покинули каюту, даже не заметив, как за их спиной огонь охватывает помещение. Командир Бригады подводных лодок Н.И. Виноградов по этому поводу в приказе заметил, что некоторые командиры превратили свои каюты в «свалки мусора и вообще потеряли навыки культурного отношения к жилым помещениям», прекрасно понимая, что эти же командиры, уходя в Боевой поход, могут из него и не вернуться...

Об «Атаке века» написано много и подробно, правды и неправды. Но лучше и правдивее всего о ней сказано в представлении на звание Героя Советского Союза, подписанном командиром 1-го Дивизиона подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота капитаном I ранга А. Орлом от 20 февраля 1945 года: «...30 января 1945 года, находясь на подходах к Данцигской бухте, командир ПЛ С-13 обнаружил, преследовал и тремя торпедами потопил шедший из Данцига немецкий лайнер «Wilhelm Gustloff» водоизмещением в 25484 тонны. Лайнер «Wilhelm Gustloff» имел длину 208 метров, ширину 23,5 метра, ход 15 узлов. В момент потопления на борту лайнера находилось свыше 8 тысяч человек, из которых 3700 человек — обученных специалистов-подводников, которые следовали к месту назначения для использования в предстоящих операциях немецкого подводного флота. Спасти удалось только 988 человек. Потоплением лайнера нанесен непоправимый удар по подводному флоту фашистской Германии, так как при потоплении погибло такое количество подводников, которого было бы достаточно для укомплектования 70 подводных лодок среднего тоннажа. Этим ударом С-13 под командованием капитана III ранга Маринеско сорвала планы фашистских захватчиков на море».



Далее в представлении говорилось о еще одной мастерской атаке и потоплении военного транспорта «General Steuben», водоизмещением около 15000 тонн. Транспорт перевозил танкистов, которых хватило бы на укомплектование нескольких танковых дивизий. И это все в том же походе. Так что командир дивизиона на полном основании, суммировав к этим двум огромным потопленным кораблям еще два ранее пущенных на дно транспорта общим водоизмещением 12000 тонн (причем, один из них был потоплен артиллерийским огнем подводной лодки), ходатайствовал о присвоении капитану III ранга А.И. Маринеско звания Героя Советского Союза.

Но были и другие «мнения» все тех же завистников — командующих разных степеней и политорганов по оценке действиям А.И. Маринеско и экипажа С-13. Да и сейчас эти оценки подвига пишущего люда (к сожалению, подводников среди них нет, которые могли бы выложить в печати профессиональный рассказ о герое) сильно разнятся, от чрезвычайно положительных до осуждающих. Думаю, пора положить конец различным разглагольствиям на эту тему (герой или не герой Александр Иванович, служил и жил правильно или нет и т. д.), и рассказывать о нем, действуя по старому правилу «...или ничего или только хорошее...».

Находившийся на борту лайнера и оставшийся в живых офицер Kriegsmarine Г. Шен, в своей книге «Гибель «Wilhelm Gustloff», изданной в Западной Германии, подтверждает, что 30 января 1945 года недалеко от Данцига «Wilhelm Gustloff» был торпедирован советской подводной лодкой, в результате чего погибло более пяти тысяч человек. *«Если этот случай можно считать катастрофой, — пишет автор, — то это несомненно была самая большая катастрофа в истории мореплавания, по сравнению с которой даже гибель «Титаника», столкнувшегося в 1913 году с айсбергом, — ничто».*

В некоторых немецких публикациях в годы холодной войны, потопление «Wilhelm Gustloff» называется военным

преступлением, таким же, как бомбардировка Дрездена союзниками. Однако исследователь катастрофы Г. Шён заключает, что лайнер представлял собой военную цель и его потопление не являлось военным преступлением, так как суда, предназначенные для перевозки беженцев, госпитальные суда должны были быть обозначены соответствующими знаками — красным крестом, не могли носить камуфляжную окраску, не могли идти в одном конвое вместе с военными судами. На их борту не могли находиться какие-либо военные грузы, стационарные и временно размещённые орудия ПВО, артиллерийские орудия или иные аналогичные средства. Юридическим языком говоря, «Wilhelm Gustloff» был вспомогательным кораблём ВМС, на который позволили подняться шести тысячам беженцев. Вся ответственность за их жизнь, с того момента как они поднялись на боевой корабль, лежала на соответствующих должностных лицах немецкого военного флота. Таким образом, являлся законной военной целью советских подводников, ввиду следующих фактов:

- «Wilhelm Gustloff» не являлся безоружным гражданским судном: на его борту имелось вооружение, которым можно было бороться с кораблями и авиацией противника;

- «Wilhelm Gustloff» являлся учебной плавучей базой для подводного флота Германии;

- «Wilhelm Gustloff» шёл в сопровождении боевого корабля флота Германии (миноносец «Leve»);

- советские транспорты с беженцами и ранеными в годы войны неоднократно становились целями для германских подлодок и авиации (в частности, теплоход «Армения», потопленный в 1941 году в Чёрном море, вёз на своём борту более 5000 беженцев и раненых. Спаслось только 8 человек. Впрочем, «Армения», как и «Wilhelm Gustloff», нарушала статус санитарного судна и являлась законной военной целью).

Высоко был оценен подвиг А.И. Маринеско лишь за рубежом, но не у нас. С отстаиванием и борьбой за то, чтобы его подчиненных отмечали по заслугам, Александр Иванович только в этом вопросе нажил себе много неприятностей, заимел немало недругов. Когда спорил — в дипломатию не ударялся, после спора и даже ссоры вскоре о ней тотчас забывал. Но его слова и вроде бы обычные в таких случаях выражения его оппоненты помнили ему почему-то долго. Да, были у него личные недостатки. А у кого их нет? Да и эти недостатки не мешали А.И. Маринеско Родину защищать.

С годами все сплелось в один клубок — неприязнь начальства, сплетни и дразги бытового плана, плохо скрываемая

зависть некоторых из вчерашних соратников-командиров подводных лодок. Один дозавидовался до того, что в своей книге поставил под сомнение значение подвига С-13 и ее командира, написав, что потопление лайнера «Wilhelm Gustloff» не имело ровно никакого значения — война-то, мол, все равно шла к концу!.. Выходит, что по такой логике вообще не следовало штурмовать Рейхстаг!



По заключению командира Бригады подводных лодок капитана 1 ранга А.Е. Орла действия командира С-13 А.И. Маринеско в последнем Боевом походе были признаны неудовлетворительными:

1. За период нахождения в море, на позиции, в зоне интенсивного движения противника с 23.04.45 г. 7 раз обнаруживал цели, но атаковать не мог...

2. 24.04. в 23.38. по ШП обнаружил конвой, но, всплыв в надводное положение, не смог открыть люка... Атака сорвалась, так как в перископ ничего видеть в это время было нельзя.

3. 26.04 в 01.35 обнаружил работу поискового прибора... Возможность атаковать упущена из-за неправильных действий командира.

4. 27.04. в 22.46. по ШП обнаружила шум ТР и работу двух УЗПН. Через 7 мин в расстоянии 35 кбт визуально обнаружил ТР в охранении двух СКР и двух СКА. Командир от атаки отказался, ввиду большой видимости. Действия командира неправильные: до этого он вывел ПЛ в светлую часть горизонта, а потом не пошел за противником, не перешел в темную часть горизонта

5. 28.04. в 16.41., находясь под водой, по ШП обнаружил шум ТР и работу двух УЗПН. Командир увеличил ход до 4 узлов и через 14 мин от атаки отказался, считая себя вне предельного угла атаки. Возможность атаки упущена по вине командира, который не стремился сблизиться с противником, а берег батарею, боясь что ее придется заряжать несколько ночей подряд.

6. 28.04. в 19.23. обнаружили шум ТР... В перископ противника

не видел. Через девять минут командир якобы установил, не меняя трехузлового хода, что находится вне предельного угла атаки.

7. 02.05. по ШП обнаружили шум ТР... По-видимому, командир неправильно определил сторону движения и потому с противником не сблизился.

8. 03.05. в 10.45. в перископ обнаружил ТР в охранении двух СКР, но атаковать не сумел из-за неправильного маневрирования.

Вывод: Боевую задачу ПЛ не выполнила. Действия командира неудовлетворительные...».

14 сентября 1945 года в соответствии с приказом Наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова №01979 «...За халатное отношение к служебным обязанностям, систематическое пьянство и бытовую распушенность командира Краснознаменной подводной лодки С-13 Краснознаменной Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота капитана 3 ранга Маринеско Александра Ивановича отстранить от занимаемой должности, снизить в воинском звании до старшего лейтенанта и зачислить в распоряжение Военного Совета этого же флота...». 18 октября А.И. Маринеско приказом командующего Балтийским флотом №-0708 назначен командиром тральщика Т-34, а 20 ноября 1945 года приказом №-02521 был уволен в запас.

После войны в 1946–1949 годах А.И. Маринеско работал старшим помощником капитана на судах Балтийского государственного торгового пароходства «Сева» и «Ялта», списан на берег по ухудшению здоровья. В 1949–1950 годах работал заместителем директора Ленинградского НИИ переливания крови, но был осужден (по сфабрикованному обвинению) 14 декабря 1949 года на три года лишения свободы по статье 109 УК РСФСР (злоупотребление служебным положением) и Указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года «О переходе на восьмичасовой рабочий день, на семидневную рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений». А.И. Маринеско вменили в вину хищение торфяных брикетов, присвоение принадлежащей институту кровати стоимостью 543 рубля и три прогула без уважительных причин, допущенные в ноябре 1949 года. Наказание Александр Иванович отбывал на рыбопромыслах в Находке, а с 8 февраля по 10 октября 1951 года — в Ванинском исправительно-трудовом лагере Дальстроя. 10 октября 1951 года Маринеско досрочно освобождён из мест лишения свободы, а на основании акта амнистии от 27 марта 1953 года судимость с него была снята. Через 25 лет, постановлением Президиума Ленинградского городского суда от 27 апреля 1988 года, приговор народного суда 2-го участка Смольнинского района

города Ленинграда от 14 декабря 1949 года и определение судебной коллегии Ленинградского городского суда от 29 декабря 1949 года были отменены и дело в отношении А.И. Маринеско прекращено за отсутствием в его действиях состава преступления. В 1960 году, когда на чаши весов беспристрастно были положены его заслуги и ошибки, А.И. Маринеско восстановили воинское звание «капитан III ранга» и увеличили пенсию. Друзья-подводники называли его Героем. 9 октября 1963 года в Кронштадте А.И. Маринеско, как лучшему из лучших, был вручен традиционный поросенок в знак призвания его прошлых побед.

Вот что писал А.И. Маринеско незадолго до смерти: *«После выступления писателя С. Смирнова живу как во сне. Удивляюсь, как я выдерживал все эти дни. Начиная с прошлой субботы — атаки школьников. Пионеры стояли в очереди и целыми отрядами, один за другим, входили ко мне в комнату. Жутко утомлялся, но отказать не мог».*

Во второй половине восьмидесятых годов в Лиепае на деньги моряков был поставлен памятник Александру Ивановичу. По распоряжению политуправления ВМФ фамилию Маринеско с памятника сорвали — ночью, по-воровски! Тогда-то газета «Известия» и ввязалась в двухлетнюю борьбу, не просто неравную — безнадежную, за имя легендарного подводника, за присвоение ему звания Героя. Против «Известий» обрушилось не только ГШ ВМФ, но и Главное политуправление армии, Министерство обороны СССР — лично Министр Обороны писал на «Известия» жалобу в ЦК КПСС.



После окончания войны прошло более полувека, настала пора по достоинству оценить подвиг А.И. Маринеско. Мы должны, пусть с опозданием, прямо заявить, что в борьбе за Родину он

проявил себя настоящим Героем. Всегда спокойный, уверенный, он был очень настойчив и искусен в достижении своих целей. Все было в жизни этого непростого человека: и взлеты, и падения. Награды и забвение. И полтора года тюрьмы, и годы крайней бедности... Сколько лет он неприметно и тихо работал в разных коллективах, и никто не знал, какая у него была боевая, героическая биография. Он и умер от смертельно неизлечимой болезни всего в пятьдесят лет.

Сегодня есть ему памятники, есть корабли его имени.

Памятники А.И. Маринеско установлены в Калининграде,

Кронштадте и Одессе, новый памятник должен появиться в Санкт-Петербурге к 100-летию со дня рождения Александра Ивановича. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 мая 1990 года Александру Ивановичу Маринеско присвоено (посмертно) звание Героя Советского Союза.

Писать о нем трудно — так много событий вместились в одну его жизнь, поэтому книга создавалась по правилу: «Нет большей жертвы, чем лишиться памяти».



Создание книги «100 лет со дня рождения А.И. Маринеско» было бы невозможно без помощи сотрудников архивных, библиотечных и музейных учреждений: Российского государственного архива военно-морского флота, Российского государственного военного архива, Центрального военно-морского музея, музея истории Подводных Сил России им. А.И. Маринеско в Санкт-Петербурге, музея им. А.И. Маринеско школы №-105 г. Одессы. Я искренне благодарен дочери подводника-легенды Татьяне Маринеско и внучке командира подводной лодки С-13 Елене Маринеску, за предоставленные материалы и фотографии, опубликованные в настоящей книге.



Владимир Бойко
капитан I ранга
ветеран-подводник ВМФ РФ



Действия подводных лодок Краснознаменного балтийского флота во Второй мировой войне

1941 год



На Балтийском море коммуникации противника проходили в основном по двум трассам. Первая, протяженностью около 900 миль, связывала германские порты южного побережья Балтийского моря со шведскими портами. По ней перевозилась основная масса стратегического сырья. Из Швеции, Норвегии и Финляндии в Германию транспортировались лесоматериалы, до 80 % всей ввозимой железной руды, никель, кобальт, медь и другие важные стратегические материалы. Германия поставляла в Швецию и Финляндию в основном уголь и кокс. Вторая трасса ответвлялась от первой у северной оконечности о. Рюген. По ней транспорты шли вдоль побережья и, пересекая Померанскую бухту, направлялись далее к порту Мемель. Общая протяженность трассы составляла около 600 миль. Важное значение имела также линия паромного сообщения между Германией и Швецией, проходившая западнее о. Борнхольм.

Мелководность Балтики позволяла широко использовать минное оружие. Учитывая это, противник еще за несколько дней до начала войны в ряде районов моря выставил минные заграждения, а с началом боевых действий начал активно

осуществлять постановки мин в Финском заливе. Этим он преследовал цель закрыть советским подводным лодкам выход в Балтийское море. В зимний период, когда на несколько месяцев залив замерзал, лодки не могли действовать из-за тяжелой ледовой обстановки. Серьезная минная опасность и сложные навигационные условия, особенно в районах шхерных фарватеров, в значительной мере осложняли действия подводных лодок Балтийского флота. Полагая, что ликвидация нашего флота на Балтике — дело нескольких недель, противник считал выгодным задержать развертывание морских перевозок, с тем чтобы интенсифицировать их в последующем в более выгодных для себя условиях. В результате этого шага вероятность встречи подводных лодок с неприятельскими кораблями и судами стала незначительной.

Состав соединений подводных лодок КБФ (на 22 июня 1941 г.)

1-я Бригада				2-я Бригада			Учебная бригада		От- дель- ный учеб- ный диви- зион
1-й диви- зион	2-й диви- зион	3-й диви- зион	4-й диви- зион	6-й диви- зион	7-й диви- зион	8-й диви- зион	9-й диви- зион	13-й и 14-й диви- зионы	
С-1	С-10	Л-8	М-71	Щ-309	Щ-317	М-90	М-72	Щ-303	П-1
С-3	С-101	Калев	М-77	Щ-310	Щ-318	М-94	М-73	Щ-304	П-2
С-4	С-102	Лембит	М-78	Щ-311	Щ-319	М-95	М-74	К-3	П-3
С-5		Ронис	М-79		Щ-320	М-96	М-75	К-21	Щ-301
С-6		Спидо- ла	М-80		Щ-322	М-97	М-76	К-22	Щ-302
С-7			М-81		Щ-323	М-98		К-23	Щ-305
С-8			М-83		Щ-324	М-99		Л-1	Щ-306
С-9						М-102		Л-2	Щ-307
						М-103		С-11	Б-2
								С-12	Л-55

Подводные силы Балтийского флота были сведены в две боевые и одну учебную бригады и один отдельный учебный дивизион. 1-я Бригада (командир бригады Герой Советского Союза капитан 1 ранга Н.П. Египко, начальник штаба капитан 2 ранга Л.А. Курников) имела в своем составе 23 подводные лодки. 2-я Бригада (командир капитан 2 ранга А.Е. Орел, начальник штаба капитан 1 ранга Н.С. Ивановский) состояла из 19 подводных лодок. В Учебной бригаде (командир капитан 1 ранга А.Т. Заостровцев) насчитывалось 15 подводных лодок (около 30 подводных лодок было в постройке). В Отдельном учебном дивизионе (командир капитан 2 ранга Н.Э. Эйхбаум) было 10 подводных лодок.

Развертывание подводных лодок для борьбы с кораблями и

судами противника началось в первый же день войны, а к 25 июня на вражеских коммуникациях находилось уже 15 подводных лодок. Основные районы для действий подводных лодок были назначены в Балтийском море, некоторые лодки разворачивались в Финском заливе. Был выбран позиционный метод использования подводных лодок. Отдельные позиции имели довольно большие размеры. В первоначальном варианте коммуникации к западу от о. Борнхольм, у банки Штольпе, к востоку от о. Эланд, остались вне зоны действий наших подводных лодок, однако уже в июле в нарезку позиций были внесены необходимые изменения.



Первой боевого успеха на Балтике добилась подводная лодка С-11 (командир капитан-лейтенант А.М. Середа, на борту командир дивизиона капитан 3 ранга И.Н. Тузов), которая 19 июля 1941 года торпедировала и потопила в районе Паланги вражеский сетепрорыватель №-11. 10 августа в том же районе подводная лодка С-4 (командир капитан-лейтенант Д.С. Абросимов) потопила танкер противника «Kaіу».

После захвата противником Либавы, Риги, Таллинна и выхода его частей на южное побережье Финского залива подводные лодки стали базироваться на Ленинград и Кронштадт. Теперь, чтобы выйти на основные морские коммуникации в Балтийском море, им надо было пройти узкий и мелководный Финский залив, контролируемый неприятельскими береговыми наблюдательными постами и корабельными дозорами. Наши подводные силы понесли потери, многие подводные лодки получили серьезные повреждения и стали на ремонт, число боевых выходов резко сократилось. С 28 августа 1941 года в действиях подводных лодок наступил перерыв.

Противник не ослаблял усилий в своем стремлении прорваться к Ленинграду. Для ускорения продвижения на восток ему нужно было новое пополнение, требовалось усиленное снабжение войск оружием, боеприпасами, продовольствием. Ограниченные возможности шоссейных и железных дорог Прибалтики сдерживали решение этой задачи, и в сентябре враг активизировал морские перевозки. Еще более актуальной стала

задача поиска и уничтожения вражеских судов в Балтийском море. Для улучшения управления боевой деятельностью подводных лодок все они были объединены в одну бригаду, состоявшую из семи дивизионов. Командиром бригады был назначен Герой Советского Союза капитан 1 ранга Н.П. Египко (вскоре его сменил Герой Советского Союза капитан 2 ранга А.В. Трипольский, а в марте 1942 года командиром бригады стал капитан 1 ранга А.М. Стеценко). Нарезка районов боевых действий подводных лодок была изменена: упразднены позиции в Финском заливе, уменьшено число позиций в Рижском заливе (оставлена одна позиция), в Балтийском море вместо 12 позиций стало семь. Размеры позиций были увеличены, что приблизило действия подводных лодок к методу крейсерства в ограниченных районах.

На втором этапе боевых действий было решено направить в Балтийское море четыре подводные лодки: Щ-320, Щ-322, Щ-323, С-8. Первой 20 сентября вышла Щ-320 (командир капитан-лейтенант И.М. Вишневский). Она должна была определить возможность форсирования Финского залива и, решив эту задачу, действовать в Данцигской бухте. Выйдя в Балтийское море, Щ-320 донесла об этом по радио в штаб. Однако радиограмма не была принята, и остальные подводные лодки вышли в море только через две недели. За это время Щ-320 успела потопить транспорт «Holland» (990 брт).

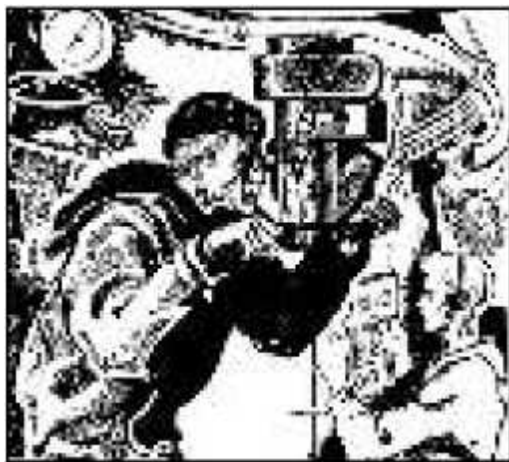
Из трех подводных лодок в район боевых действий удалось дойти лишь Щ-323, подводные лодки Щ-322 и С-8 погибли, подорвавшись на минах в Финском заливе. 10 ноября после месячного пребывания в море Щ-323 благополучно вернулась в Кронштадт. За успешные боевые действия Президиум Верховного Совета СССР наградил подводную лодку Щ-323 орденом Красного Знамени.

Для минных постановок на Балтийском флоте в начале войны могли быть использованы лишь три подводные лодки: Л-3, «Калев» и «Лембит». Подводные лодки Л-1 и Л-2 находились в капитальном ремонте. В ноябре 1941 года Л-1 затонула на Неве от повреждений, полученных при артиллерийском обстреле Ленинграда. Подводные лодки «Калев» и «Лембит» могли ставить только мины «Motala» английского производства.

Подводная лодка Л-3 (командир капитан 3 ранга П.Д. Грищенко) вышла в море в первый же день войны. Вначале ей была поставлена задача нести дозор в районе маяка Стейнорт. Однако 26 июня она получила по радио приказание перейти в район Мемеля для постановки мин. Прибыв в назначенный район, командир подводной лодки обнаружил транспорт, следовавший

из Мемеля, и вскоре еще один, шедший навстречу первому. Движение транспортов свидетельствовало о наличии фарватера, которым пользовались суда противника, а место постановки мин, указанное в радиограмме, находилось в стороне от него. Выполняя боевой приказ, командир лодки поставил мины в указанном ему месте. В довоенные годы минные постановки предполагалось производить централизованно, по заранее составленным планам. Однако опыт Л-3 убедительно показал, что это не всегда целесообразно.

В июле 1941 года Л-3 вышла на минную постановку в район Данцигской бухты. С прибытием в район Л-3 в течение двух суток вела разведку района. 19 июля в 08.00 были обнаружены два тральщика противника, осуществлявшие контрольное траление. После ухода тральщиков Л-3 выставила на протраленном фарватере минное заграждение, после чего отошла в сторону. В 19.00, когда подводная лодка находилась в семи милях от района минной постановки, в отсеках услышали сильный взрыв. В направлении поставленных мин в перископ был виден столб черного дыма. Спустя час после взрыва в том же направлении были слышны взрывы глубинных бомб: противник решил, что в районе фарватера действует советская подводная лодка. Второй поход Л-3 подтвердил целесообразность предоставления командирам подводных лодок инициативы в выборе мест постановки мин. В октябре-ноябре на минах, поставленных Л-3, подорвались транспорты противника «Henni», «Polluks», «Egeray» и траулер «Gunter».



В августе 1941 года в поход вышла подводная лодка «Лембит» (командир капитан-лейтенант В.А. Полещук), которая должна была поставить мины в южной части Балтийского моря. Прибыв в

назначенный район, командир произвел разведку к западу от о. Борнхольм и, воспользовавшись предоставленным ему правом, поставил мины на выявленных путях движения транспортов противника. Было выставлено пять минных банок с интервалом 8-12 кабельтов, по четыре мины в каждой банке. На минах, поставленных подводной лодкой, подорвались три судна: транспорт с 9000 тонн железной руды, учебное судно «Deutschland» и морской железнодорожный паром «Shtarke».

В августе 1941 года подводная лодка «Калев» (командир капитан-лейтенант Б.А. Ныров) произвела постановку десяти мин тремя банками в районе Овиши — Ужава. 26 сентября здесь подорвалась немецкая плавбаза «Mozel», а в ноябре — транспорт «Espirait», получивший пробоину при взрыве мины, выбросился на побережье.

Всего за кампанию 1941 года подводные лодки Балтийского флота совершили 82 Боевых похода (56 — в Финский залив, 26 — в Балтийское море), большинство из которых (58) — для действий на морских коммуникациях противника. В результате 40 торпедных атак были уничтожены 5 транспортов, 2 танкера и подводная лодка, один транспорт поврежден. В большинстве случаев стрельба велась одиночными торпедами, лишь подводная лодка Щ-301 атаковала цель залпом из двух торпед. Минными заградителями было поставлено 90 мин, на которых подорвались 7 транспортов, тральщик и учебный корабль противника.

Действия подводных лодок Балтийского флота на морских коммуникациях в 1941 году сыграли положительную роль. Они не только заметно ограничили свободу плавания вражеских транспортных судов, но и заставили противника выделить значительные силы и средства для защиты своего судоходства.

1942 год

Стремясь не допустить выхода наших подводных лодок в Балтийское море, противник с начала 1942 года, как только позволила ледовая обстановка, приступил к усиленным минным постановкам во многих районах Финского залива. 10 мая начались работы, по оборудованию минной позиции в районе о. Нарген — мыс Порккала-Удд. В сентябре в местах наиболее частого обнаружения наших подводных лодок (в северном гогландском проходе и в районе банки Калбодagrund) были поставлены противолодочные сети. К концу года Финский залив был превращен в противолодочный рубеж, форсирование которого представляло для подводных лодок большие трудности.

Вследствие подрывов на минах и других боевых повреждений значительная часть подводных лодок нуждалась в ремонте. В условиях блокады Ленинграда при остром дефиците материалов, деталей, электроэнергии, при систематическом воздействии авиации и артиллерии противника решение такой задачи было крайне сложно. Тем не менее она была решена. Впервые в практике огромный по объему и сложный по характеру ремонт подводных лодок был выполнен экипажами и специально сформированными командами из числа квалифицированных рабочих ленинградских заводов под руководством флагманских и дивизионных инженеров-механиков. К концу апреля 1942 года для боевых действий было подготовлено 36 подводных лодок.



Параллельно с ремонтом усиленно велась боевая подготовка. Основным вопросом командирской подготовки было изучение опыта 1941 года, особенно методов форсирования минных заграждений, ставших главной опасностью подводных лодок в Финском заливе. Весной 1942 года были организованы совместные групповые упражнения командиров подводных лодок и командного состава ОВР по эскортированию подводных лодок. Тренировки в выполнении торпедных атак проводились на приборах торпедной стрельбы в Учебном отряде подводного плавания имени С.М. Кирова и в Военно-морской академии.

Подготовка старшинского и рядового состава была нацелена на отработку действий по использованию оружия, боевой техники и борьбе за живучесть.

Штаб бригады подводных лодок под руководством командира бригады капитана 1 ранга А.М. Стеценко и начальника штаба капитана 1 ранга Л.А. Курникова тщательно изучил и проанализировал разведывательные данные о минной обстановке в Финском заливе, возможности противодействия сил и средств противолодочной обороны противника развертыванию подводных лодок и боевой опыт кампании 1941 года. Были разработаны способы форсирования минных заграждений, определены

благоприятные для подводных лодок районы зарядки аккумуляторных батарей. В целях непрерывного воздействия на морские коммуникации противника подводные лодки были развернуты тремя эшелонами. Развертывание первого эшелона относится к началу июня 1942 года. Подводные лодки выходили из Ленинграда одиночно и небольшими группами в течение месяца. Переход совершался в три этапа: первый — от Ленинграда до Кронштадта, второй — от Кронштадта до о. Лавенсари, третий — от о. Лавенсари до устья Финского залива. Все девять вышедших в поход подводных лодок успешно форсировали минные заграждения в Финском заливе и, прорвавшись в Балтийское море, приступили к действиям на вражеских коммуникациях. Фашистские суда совершали переходы без какого-либо охранения, а в ночное время даже несли ходовые огни. Это способствовало успеху действий подводных лодок КБФ.

Отличилась подводная лодка Щ-317 (командир капитан 3 ранга Н.К. Мохов, на борту командир дивизиона капитан 2 ранга В.А. Егоров). Боевой поход, начавшийся 11 июня, проходил в необычных условиях. К тому времени у командования возникло предположение, что районы действий наших сил обнаруживаются противником путем перехвата радиопередач, и командирам подводных лодок было дано указание по возможности соблюдать режим радиомолчания. Первое донесение Щ-317 передала после выхода из Финского залива (это было определено боевым приказом), после чего до конца похода не выходила в эфир. Лишь 10 июля она сообщила, что, потопив пять судов противника и израсходовав весь торпедный боезапас, возвращается в базу. Но Щ-317 из похода не вернулась. Вероятно, она погибла, подорвавшись на минах в Финском заливе. Торпедами Щ-317 были уничтожены транспорты «Argo», «Orion», «Rain», «Ada Gorton» и «Otto Korde». Успешно действовала также подводная лодка Щ-320 (командир капитан 3 ранга И.М. Вишневский). 16 июня она потопила большой вражеский транспорт, 5 июля отправила на дно транспортное судно «Anna-Katrin Frisen», а 16 июля торпедным залпом уничтожила плавбазу «Mozel». Боевая деятельность Щ-320 получила высокую оценку: подводная лодка была награждена орденом Красного Знамени.

Большую настойчивость при выполнении боевой задачи проявил экипаж подводной лодки С-7 (командир капитан 3 ранга С.П. Лисин). Выйдя 2 июля в Боевой поход, подводная лодка через пять суток была уже в Балтийском море. Вечером 9 июля она обнаружила одиночный транспорт. Командир приказал приготовить носовой торпедный аппарат и уверенно вышел на боевой курс. Однако выстрела не последовало: торпеда осталась в

трубе аппарата. Транспорт стал удаляться. Подводная лодка всплыла в надводное положение и начала преследование. Через четверть часа, когда дистанция сократилась до 4 кабельтов, по транспорту была выпущена вторая торпеда. Взрыв произошел в районе мостика, и судно быстро затонуло. Был сделан вывод: для торпедной атаки следует готовить большее число аппаратов, чем непосредственно для стрельбы.



11 июля, находясь на перископной глубине, С-7 обнаружила транспорт противника, шедший в охранении боевых кораблей. Сблизившись на дистанцию 6 кабельтов, выстрелили по судну двумя торпедами. Сразу после залпа (очевидно, фашисты обнаружили подводную лодку или следы торпед) корабли охранения начали бомбометание. Были сброшены 23 глубинные бомбы, которые, не причинили подводной лодке вреда.

27 июля, перейдя по приказанию в район Виндавы, С-7 вновь обнаружила в перископ одиночно следовавший транспорт противника. Условия для торпедной атаки складывались неблагоприятно: слишком велик был начальный курсовой угол цели, судно шло под берегом, в районе малых глубин. Чтобы не упустить цель, предприняли артиллерийскую атаку. При первых же залпах 100-мм орудия вражеский транспорт повернул к берегу и выбросился на отмель.

Утром 30 июля в районе маяка Акменьрагс подводная лодка потопила немецкий транспорт «Kete». 5 августа С-7 атаковала другой вражеский транспорт днем и в надводном положении. На подводной лодке оставалась всего одна торпеда, и, чтобы обеспечить большую надежность попадания, во время атаки сблизилась с целью до 2 кабельтова. Противник заметил выпущенную торпеду и сумел уклониться от нее. Был открыт огонь из 45-мм орудия. Получив множество пробоин, вражеское судно загорелось и вскоре затонуло.

С большим боевым эффектом действовала Щ-406 (командир

капитан-лейтенант Е.Я. Осипов). 6 и 7 июля она обнаружила и потопила два транспорта, 8 июля — моторную шхуну, 22 и 25 июля — еще два транспорта. Израсходовав за время похода (более 50 суток) весь боезапас торпед, подводная лодка направилась в Нарвский залив для встречи с нашими катерами. По пути она была атакована кораблями противника, которые сбросили на нее около 100 глубинных бомб. Благодаря решительным и хладнокровным действиям командира Щ-406 оторвалась от преследования и благополучно вернулась в базу.

Успешно действовала подводная лодка Щ-304 (командир капитан-лейтенант Я.П. Афанасьев). 15 июня в районе маяка Порккалан-Каллбода эта подводная лодка обнаружила и потопила двумя торпедами транспортное судно с военной техникой, направлявшееся в Таллинн. За время боевого похода лодку четырнадцать раз атаковали противолодочные корабли, семь раз — самолеты, дважды — подводные лодки. Три раза она была обстреляна вражеской артиллерией.

Последней из подводных лодок первого эшелона ушла в море Щ-303 (командир капитан-лейтенант И.В. Травкин). 12 июля, еще не дойдя до позиции, подводная лодка обнаружила транспорт, шедший в сопровождении тральщика и катеров, и атаковала его. После успешного торпедного залпа подводная лодка, уклоняясь от преследования, ушла на глубину. 20 июля в районе маяка Утё Щ-303 повредила торпедой конвоируемый шестью кораблями транспорт «Aldebaran».

Подводные лодки первого эшелона, практически сами нащупавшие режим и характер действий противника на его коммуникациях, прекрасно справились с задачей. Они уничтожили 14 судов и повредили один транспорт противника, заставили немецко-фашистское командование подумать о привлечении боевых кораблей к охранению транспортных судов, об организации на Балтике конвойной службы.

9 августа, когда часть подводных лодок первого эшелона еще продолжала действовать на позициях, началось развертывание второго эшелона. Первой проникла в Балтийское море Л-3 (командир капитан 3 ранга П.Д. Грищенко). 18 августа, находясь в районе о. Борнхольм, подводная лодка обнаружила большой конвой противника. Прорвав линию охранения, Л-3 заняла позицию для торпедной атаки и, выбрав наиболее крупный транспорт, выпустила по нему две торпеды. Одна из торпед попала в цель. Транспорт, разломившись на две части, затонул. После залпа подводная лодка попала в неблагоприятную ситуацию. Не удержав глубину, она показалась на поверхности и была замечена противником. Корабли охранения атаковали

подводную лодку. На нее было сброшено около 40 глубинных бомб, но Л-3, успевшая быстро изменить курс и погрузиться, серьезных повреждений не получила. Для устранения недостатков в управлении подводной лодкой по глубине в момент выстрела, командир решил отойти мористее и заняться тренировкой личного состава. Двое суток отрабатывалось выполнение учебных торпедных атак. Когда

экипаж стал уверенно удерживать подводную лодку на заданной глубине, командир снова вывел ее на позицию. Вечером 25 и ночью 26 августа западнее о. Борнхольм Л-3 поставила 20 мин тремя банками на которых подорвались и затонули подводная лодка U416, два транспорта и шхуна.

Другая подводная лодка второго эшелона С-13 (командир капитан-лейтенант П.Н. Маланченко, на борту командир дивизиона капитан 3 ранга Е.Г. Юнаков) действовала по методу крейсерства в Ботническом заливе, на подходах к которому противник еще не успел организовать противолодочного рубежа. Вечером 11 сентября, находясь в надводном положении, подводная лодка обнаружила и атаковала транспорт противника, следовавший в направлении порта Раума. Торпеда попала в середину судна. Переломившись, транспорт через полминуты скрылся под водой. На следующий день С-13 уничтожила транспорт «Ussi X». Посланная в него торпеда взорвалась в кормовой части от взрыва второй торпеды транспорт переломился пополам и затонул. 18 сентября в районе финского порта Каскё С-13 в надводном положении атаковала еще один транспорт, который потопила огнем артиллерийских орудий.



25 августа в северную часть Балтийского моря вышла подводная лодка «Лембит» (командир капитан-лейтенант А.М. Матиясевич). Ей предстояло действовать в торпедном варианте в районе маяка Богшер и близ о. Утё, где обычно формировались вражеские конвои. 4 сентября был обнаружен отряд кораблей и судов. Пропустив головной транспорт и два корабля охранения, двухторпедным залпом подводная лодка уничтожила более

крупный транспорт, остальные суда, увеличив ход, укрылись в шхерах. 14 сентября был обнаружен еще один конвой: пять транспортов в охранении трех кораблей и сторожевого катера. С дистанции 7 кабельтов был произведен двухторпедный залп, торпеды поразили одновременно два транспорта.

Всего с середины августа 1942 года подводные лодки второго эшелона торпедным и артиллерийским оружием потопили и повредили 14 транспортов и два миноносца противника, еще два транспорта затонули, подорвавшись на поставленных Л-3 минах.

Подводные лодки третьего эшелона действовали в Балтийском море, Финском и Ботническом заливах. Условия, в которых они выполняли свои задачи, были значительно сложнее, чем у второго и особенно первого эшелонов. К моменту развертывания третьего эшелона противник имел довольно ясное представление о путях движения наших лодок. Он интенсивно ставил мины и сети, вел поиск лодок. Однако связанное с осенним периодом усиление ветров и увеличение продолжительности темного времени суток в определенной мере благоприятствовали нашим подводным лодкам. Появилась даже возможность осуществить выход на восточный гогландский плес без захода на о. Лавенсари. В целях большей безопасности для третьего эшелона было решено изменить организацию встреч и приема подводных лодок, возвращавшихся из Боевого похода, запретить использование прежних мест рандеву, изменить районы зарядки аккумуляторных батарей. Для дезинформации противника тральщики в светлое время суток вели траление на второстепенных фарватерах, не используемых подводными лодками, а траление основного фарватера для лодок выполняли ночью. Были несколько усилены действия торпедных и дозорных катеров, а также авиации в борьбе с противолодочными силами противника на участке между островами Гогланд и Большой Тютерс.

16 сентября на позицию вышла первая подводная лодка третьего эшелона С-9 (командир капитан-лейтенант А.И. Мыльников). Район ее действий располагался в Ботническом заливе, где продолжала находиться С-13. Чтобы избежать взаимных помех, Ботнический залив был разделен на две части: северную — для С-13 и южную — для С-9. Обе подводные лодки осуществляли крейсерство в ограниченном районе. Совершив трехсуточный переход, С-9 заняла назначенный район и приступила к поиску противника. 27 сентября в районе Васы (Ботнический залив) она обнаружила конвой, состоявший из четырех транспортов и четырех сторожевых кораблей. Прорвав охранение, подводная лодка с дистанции 2,5 каб выпустила по

головному транспорту торпеду. В перископ было видно, как судно, объятые пламенем, начало тонуть. На другой день, следуя в подводном положении, С-9 обнаружила одиночный танкер. Сблизившись с ним на дистанцию 3,5 кабельтов, подводная лодка выпустила торпеду, но в цель не попала. Танкер увеличил ход и начал удаляться. Воспользовавшись наступающей темнотой, С-9 всплыла и стала догонять судно противника. Через 45 минут, с дистанции 2 кабельтова, подводная лодка открыла огонь из 100-мм орудия, на танкере начался пожар.



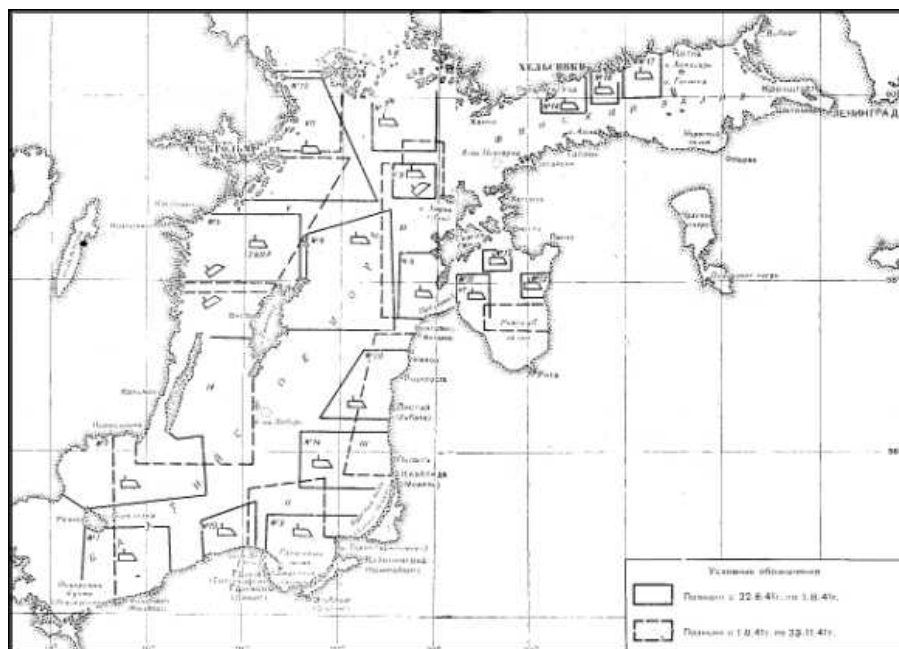
Подводную лодку С-12 (командир капитан 3 ранга В.А. Тураев) 20 сентября, после выхода из Кронштадта, заметил и атаковал самолет противника. От близких разрывов бомб были получены повреждения. Замыкание аккумуляторов на корпус вызвало пожар. 22 сентября к юго-западу от банки Калбодагрудн подводная лодка попала в противолодочную сеть и одновременно была атакована сторожевым кораблем, сбросившим на нее более тридцати глубинных бомб. В районе мыса Юминданина С-12 снова попала в заградительную сеть и с трудом от нее освободилась. Преодолев все препятствия, подводная лодка вышла в Балтийское море и, действуя там с 26 сентября по 15 ноября, уничтожила три транспортных судна: «Edit Boselman», «Malgas» и «Sabine Hovald». На обратном пути С-12 подрывалась на mine и получила повреждения, но подводная лодка смогла вернуться в базу. Совершив поход, который продолжался 58 суток С-12 почти вдвое перекрыла автономность подводных лодок тип «С» IX-бис серии. С увеличенной автономностью (более 30 суток) ходили в Боевые походы и другие подводные лодки. Удавалось это за счет принятия дополнительного количества топлива (в цистерны легкого корпуса) и продуктов. Выигрыш получался двойной: подводные лодки реже форсировали Финский залив и дольше находились в районах боевых действий.

В третьем эшелоне подводная лодка Д-2 (командир капитан 3

ранга Р.В. Линденберг) 3 октября в районе о. Эланд обнаружила два вражеских транспорта, шедших в охранении двух эсминцев и утопила концевой транспорт. 14 октября в районе о. Борнхольм потопила вооруженный транспорт «Uakobys Fritsen». 19 октября при следовании под перископом Д-2 обнаружила конвой противника в составе двух железнодорожных паромов, курсировавших на линии Треллеборг-Засниц, и сильного охранения (вспомогательный крейсер, пять сторожевых кораблей). Прорвав охранение, подводная лодка произвела двухторпедный залп и одной торпедой попала в головной паром «Deutschland». В сильно поврежденном состоянии паром отбуксирован в Треллеборг и поставлен в ДОК.

Одновременно с Д-2 действовала подводная лодка Щ-406 (командир капитан 3 ранга Е.Я. Осипов). 26 октября у входа в Данцигскую бухту она потопила транспорт «Merkator», 29 октября в этом же районе отправила на дно еще одно транспортное судно, а 1 ноября у маяка Риксгефт уничтожила транспорт «Agnes». Во время этого похода Щ-406 пятьдесят пять раз преодолевала минные заграждения, но благополучно вернулась в базу.

Подводные лодки, действовавшие в третьем эшелоне уничтожили и повредили 21 транспортное судно противника. Успех был достигнут дорогой ценой: погибло несколько наших подводных лодок, некоторые подводные лодки получили повреждения. Большинство из них подорвались на минах при форсировании Финского залива. Возможности подводных лодок в использовании минного оружия в 1942 году по сравнению с предыдущим годом значительно снизились (в связи с гибелью минных заградителей Л-2 и «Калев»). В этом году лишь подводная лодка Л-3 дважды выходила на минные постановки, выставив 40 мин. В ходе кампании 1942 года, несмотря на крайне неблагоприятную обстановку, подводные лодки уничтожили 48 транспортов, совершили 40 Боевых походов, в том числе тридцать в Балтийское море.



Районы боевых действий подводных лодок Балтийского флота в 1941 году

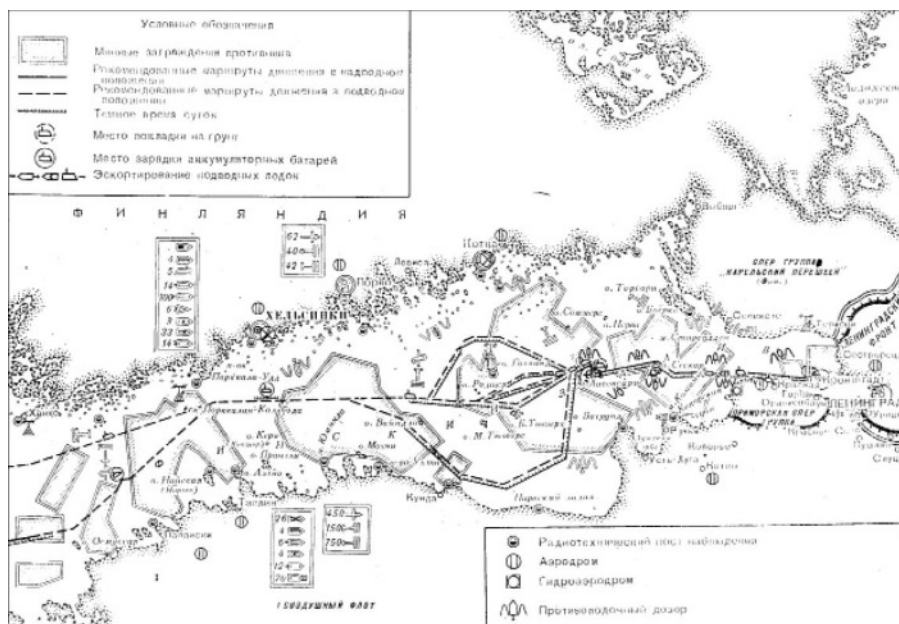
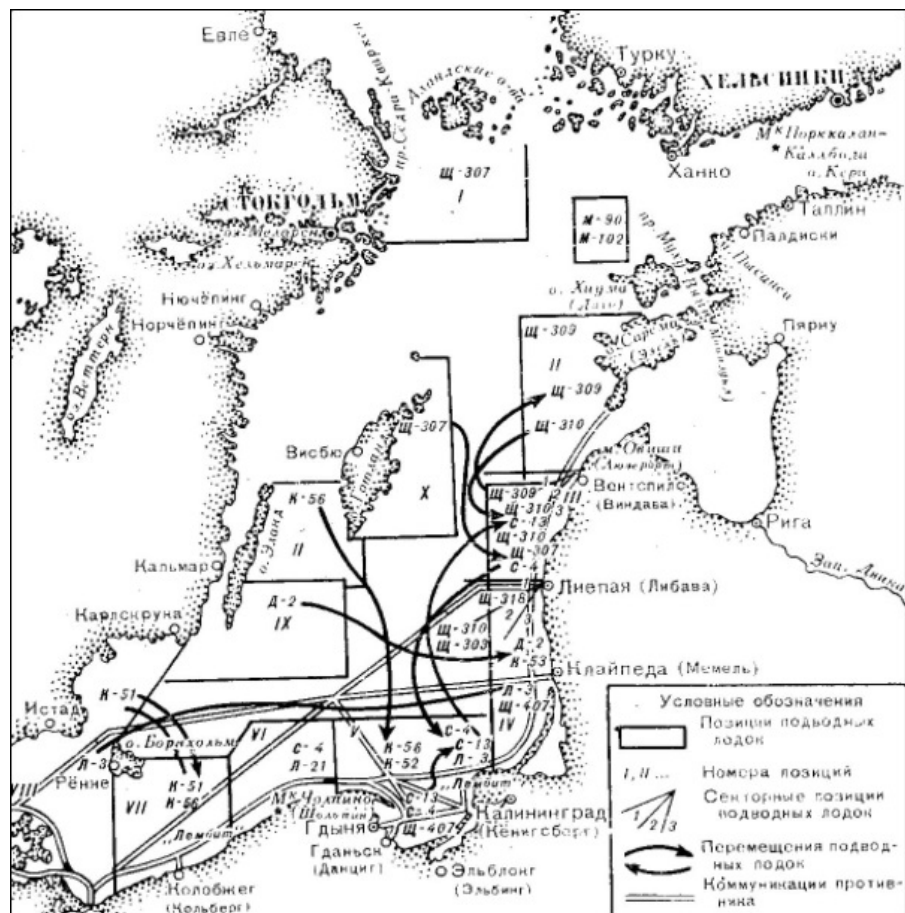


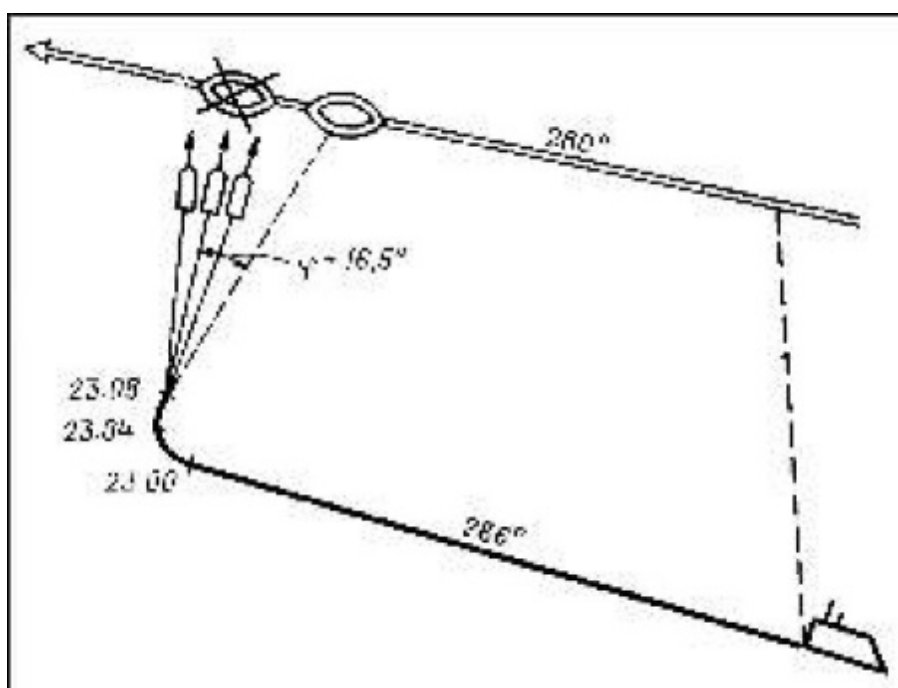
Схема форсирования минных рубежей подводными лодками Балтийского флота в Финском заливе в 1942 году



Районы боевых действий подводных лодок Балтийского флота в 1944 году

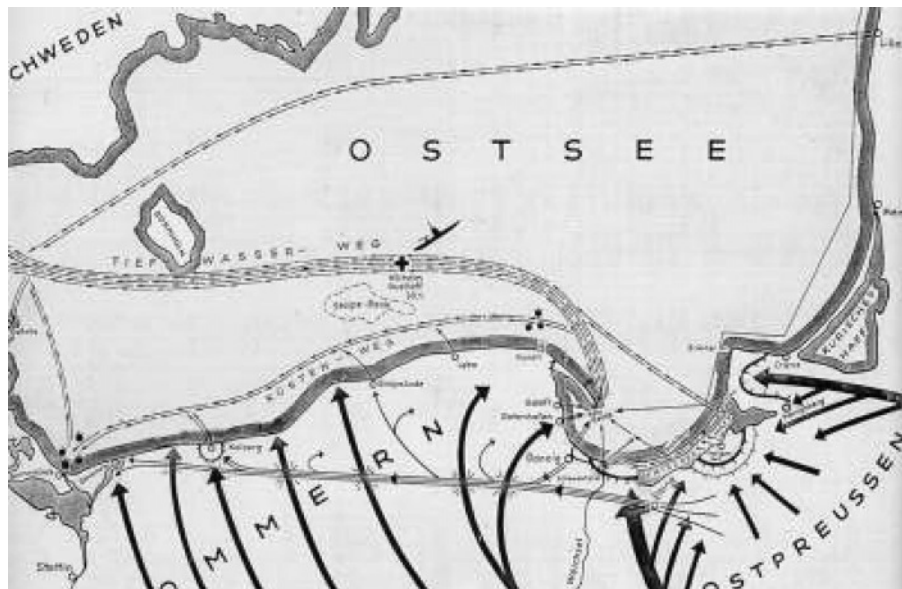


Районы боевых действий подводных лодок Балтийского флота в 1945 году



Маневрирование подводной лодки С-13 при атаке «Wilhelm Gustloff»





Маневрирование С-13 при атаке «Wilhelm Gustloff» (фото из немецкого журнала)

1943 год

Понеся на морских коммуникациях в 1942 году значительные потери и стремясь еще более затруднить действия наших подводных сил на Балтике, противник стал энергично укреплять противолодочный рубеж, протянувшийся от о. Гогланд до устья Финского залива. Были поставлены новые минные заграждения от Невской губы до о. Лавенсари, усилены противолодочные дозоры. К началу кампании 1943 года число кораблей и судов противника, действовавших в Финском заливе, возросло до 249. Более 140 кораблей участвовало в сооружении мощной сетевой преграды, протянувшейся от маяка Порккалан-Каллбода до о. Нарген и далее к о. Вульф и бухте Коппилахт. Близ о. Нарген и маяка Порккалан-Каллбода были установлены подводные гидроакустические станции, а вдоль линии сетей стал осуществлять патрулирование корабельный дозор. К 10 апреля Krigsmarine закончила постановку сетей и мин на линии о. Нарген — мыс Порккала-Удд. Было поставлено более 9000 мин, причем в несколько ярусов — в 10, 15, 25, 30 и 35 метров от грунта. На гогландской позиции число мин и минных защитников превысило 13 тысяч. Общее число мин в Финском заливе было доведено до 33 тысяч.

Ранняя весна 1943 года, позволяла нашим подводным лодкам

начать боевые действия уже с середины апреля. Однако массированные минные постановки, выполненные противником в районе Кронштадта и в устье р. Невы, заставили провести интенсивное траление и таким образом задержали развертывание подводных лодок почти на месяц. Первые две лодки — Щ-303 (командир капитан 3 ранга И.В. Травкин) и Щ-408 (командир капитан-лейтенант П.С. Кузьмин) — получили задание выявить возможность преодоления минно-сетевых заграждений в Финском заливе для выхода наших подводных лодок на коммуникации противника в Балтийском море. При успешном решении этой задачи они должны были действовать в районе о. Утё — маяк Ристна. Щ-408 18 мая вышла в Боевой поход, а 22 мая была атакована противолодочными силами противника и потоплена им.



Вторая группа подводных лодок в составе Щ-406 и С-12 должна была выйти в поход в конце мая. В ночь на 29 мая от о. Лавенсари в Балтийское море начала движение подводная лодка Щ-406 (командир капитан 3 ранга Е.Я. Осипов). Не дойдя до своей позиции, она погибла. Выход С-12 не состоялся, так как в связи с гибелью двух экипажей было принято решение временно подводные лодки в Балтийское море не посылать.

Следующая попытка прорваться была предпринята в августе, после того как наши летчики сбросили в районе сетей большое количество бомб. В состав группы вошли М-96 и М-102. Однако М-102 была повреждена во время авиационного налета на о. Лавенсари, а М-96 в первый же день похода наскочила на мель и из-за полученных повреждений вынуждена была вернуться.

К следующему походу были назначены подводные лодки С-12 (командир капитан 3 ранга А.А. Бащенко) и С-9 (командир капитан 3 ранга А.И. Мыльников). Перед С-12 была поставлена боевая задача — после двухдневной разведки района попытаться форсировать противолодочный рубеж, в случае удачи сообщить

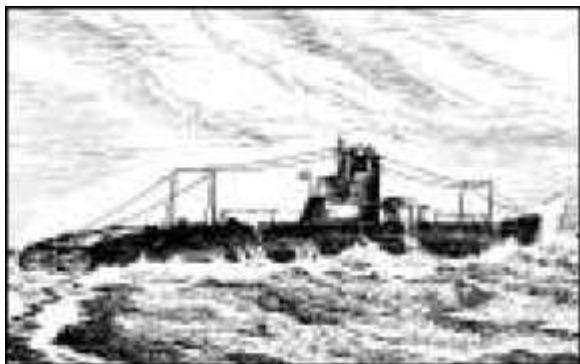
об этом по радио и следовать в Балтийское море для действий на коммуникациях. С-9 должна была разведать район сетей и определить возможность их разрушения взрывами торпед. Выполняя боевые задания, обе подводные лодки погибли.

В кампанию 1943 года наши подводные лодки столкнулись с мощной противолодочной преградой, закрывшей им путь в Балтийское море. На выставленных ранее минах в 1943 году подорвались два вражеских транспорта, от полученных при взрыве мины повреждений затонула подводная лодка U416.

1944 год

К началу 1944 года Бригада подводных лодок имела в своем составе 18 боеспособных подводных лодок. Кроме того, восемь подводных лодок находилось в консервации, восемь достраивалось, одна была в капитальном ремонте. Экипажи много времени уделяли Боевой подготовке, оснащению лодок, новой, более совершенной техникой. Активным действиям подводных лодок на коммуникациях мешали выставленные в Финском заливе минные и сетевые заграждения. В сентябре силами двух подводных лодок была предпринята попытка разведать проходы между минными полями в районах Нарвского залива (М-96) и гогландского плеса (М-102). Обе подводные лодки подорвались на минах: М-96 погибла, а М-102 получила повреждения.

Новые возможности для действий подводных сил появились после выхода из войны Финляндии. Условиями перемирия предусматривалось использование финского шхерного фарватера для выхода наших подводных лодок в Балтийское море. Финские порты Хельсинки и Турку были открыты для базирования сил нашего флота (в конце сентября — начале октября сюда были переведены 10 подводных лодок). С учетом изменения обстановки на Балтийском море в 1944 году подводным лодкам были нарезаны новые районы Боевых действий, которые охватывали коммуникации противника, проходившие главным образом между портами Виндава, Либава, Данциг, Любек, откуда началась эвакуация войск противника.



Эти участки моря были довольно большие, и подводные лодки действовали в них по методу крейсерства в ограниченных районах. В интересах подводных лодок велась воздушная разведка. Однако прямой связи между самолетами и подводными лодками не было, и это удлиняло сроки прохождения радиোগрамм, вследствие чего содержание их нередко устаревало. В основном подводные лодки вели поиск противника самостоятельно.

6 октября северо-западнее Мемеля подводная лодка Щ-407 атаковала и потопила вражеский транспорт «Neptun». В следующем Боевом походе был обнаружен крупный теплоход «Zeeburg», стоявший на якоре, и подводная лодка, подойдя ближе, успешно его атаковала. Выйдя из залива, Щ-407 продолжила поиск судов противника в своем районе. 5 декабря обнаружила транспорт противника и пыталась его атаковать, но выполнить маневрирование под одним электромотором не смогла, и атака не получилась.

Четыре транспорта противника потопила в 1944 году подводная лодка Щ-307. Подводная лодка Щ-310 (командир капитан-лейтенант С.Н. Богорад) потопила шесть транспортов. В торпедном варианте, подводная лодка «Лембит» (командир капитан 3 ранга А.М. Матиясевич) уничтожила два транспорта и траулер. Подводные лодки Щ-318 (командир капитан 3 ранга Л.А. Лошкарев), К-51 (командир капитан 3 ранга В.А. Дроздов), К-53 (командир капитан 3 ранга Д.К. Ярошевич) торпедным оружием потопили по одному-два судна противника. Подводная лодка Л-3 (командир капитан 3 ранга В.К. Коновалов) поставила западнее о. Борнхольм два десятка мин, на которых 20 ноября подорвался немецкий миноносец Т34, а 24 ноября — транспорт «Shpreeu». После постановки мин подводная лодка действовала в торпедном варианте. В районе о. Борнхольм ею были потоплены два транспорта. Подводная лодка «Лембит» 9 октября выставила на подходах к Кольбергу пять минных банок, по четыре мины в

каждой банке. 23 октября здесь подорвалось буксирное судно противника. 3 декабря «Лембит» выставила несколько минных банок у мыса Брюстерорт. Позже в этом районе от взрывов на минах затонули два транспорта. На минном поле, выставленном Л-21 (командир капитан 3 ранга С.С. Могилевский), противник потерял два транспорта. До конца года подводными заградителями в общей сложности было поставлено 77 мин. От взрывов на этих минах затонули пять транспортов, два боевых корабля и буксир противника.

В итоге длившейся около трех месяцев кампании 1944 года подводными лодками Балтийского флота было уничтожено 33 транспортных судна противника, совершено 34 Боевых похода (из них 23 — для действий на морских коммуникациях), выполнена 61 торпедная атака, израсходовано 132 торпеды. Артиллерийское оружие применяли три подводные лодки: С-18, К-51, С-4. Объектами артиллерийских атак стали малые транспортные средства. В связи с тем, что противник большей частью совершал переходы морем в темное время суток, возросло в процентном отношении число ночных торпедных атак, однако их успешность была ниже дневных. В течение трех месяцев боевых действий против вражеского судоходства Балтийский флот не потерял ни одной подводной лодки.

1945 год

Январское наступление советских войск вдоль побережья Балтийского моря привело к окружению в районах Кенигсберга, р. Вислы и полуострова Хела крупных группировок немецко-фашистских войск. Прижатый к морю противник вынужден был думать в первую очередь о спасении. Для этой цели он задействовал все находившиеся в районе корабли и транспортные суда. Нашим подводникам была поставлена задача — всемерно воспрепятствовать эвакуации врага. У морских баз Виндава и Либавы, откуда отправлялись фашистские суда с живой силой и техникой, подводным лодкам назначались позиции в виде секторов. В феврале — марте 1945 года в связи с массовой эвакуацией гитлеровцев с южной части побережья было увеличено число подводных лодок, действовавших между Данцигской и Померанской бухтами, а в апреле — мае, чтобы сорвать эвакуацию вражеских войск с курляндского плацдарма, подводные лодки были вновь сосредоточены на либавском направлении.



Для Боевой деятельности подводных лодок в 1945 году характерно применение различных методов их использования: позиционного, позиционно-маневренного и крейсерства в ограниченных районах. Их действия согласовывались с действиями сухопутных войск — подводные лодки сосредоточивались на тех направлениях, которые в данный момент считались главными. Исключительного результата добился экипаж подводной лодки С-13 (командир капитан 3 ранга А.И. Маринеско). Эта лодка действовала в южной части Балтийского моря. Вечером 30 января потопив лайнер «Vilhelm Gustlov», а 10 февраля к северу от маяка Ярославец потопила транспорт «General Shtoiben», следовавший в охранении миноносца и катера-торпедолова. 17 апреля 1945 года подводная лодка Л-3 (командир капитан 3 ранга В.К. Коновалов) потопила захваченное гитлеровцами норвежское транспортное судно «Goiau». Два похода совершила в 1945 году подводная лодка Щ-310 (командир капитан 3 ранга С.Н. Богорад), потопив три транспорта противника.

Подводные заградители поставили в 1945 году 72 мины, на которых подрывались два транспорта и девять боевых кораблей противника. За четыре месяца Боевых действий балтийские подводники уничтожили 26 транспортных судов, совершили 27 Боевых походов, выполнили 52 торпедные атаки, израсходовали 152 торпеды.



За весь период войны подводные лодки Балтийского флота, участвовавшие в Боевых действиях, выполнили 239 торпедных атак, израсходовали 479 торпед. В среднем на каждое потопленное или поврежденное судно расходовалось четыре торпеды. Было поставлено 278 мин, на которых подорвались 20 транспортов и 16 боевых кораблей противника.

Артиллерийское оружие подводные лодки применяли ограниченно и только при условии, если был израсходован торпедный боезапас или торпедная атака была невозможна. Артиллерийским огнем было уничтожено 7 транспортов и 2 малых боевых корабля.

Опыт боевой деятельности подводных лодок со всей очевидностью показал, насколько сложно использование этого рода сил в условиях Балтийского моря. Родина высоко оценила героизм балтийцев. Бригада подводных лодок (командир бригады контр-адмирал С.Б. Верховский, с 18 апреля 1945 года — капитан 1 ранга Л.А. Курников) была награждена орденом Красного Знамени. Подводные лодки: Щ-307, Щ-310, Щ-320, Щ-323, Щ-406, С-13, Лембит и К-52 стали именоваться Краснознаменными, Щ-303, Щ-309 и Л-3 — гвардейскими. Капитаны 3 ранга С.Н. Богорад, В.К. Коновалов, С.П. Лисин, И.В. Травкин и капитан-лейтенанты М.С. Калинин, Е.Я. Осипов были удостоены звания Героя Советского Союза. 5 мая 1990 года Указом Президиума Верховного Совета СССР, за мужество и героизм, проявленный в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. присвоено звание Героя Советского Союза (посмертно) капитану 3 ранга Маринеско Александру Ивановичу.



Маринеско Александр Иванович

Александр Иванович Маринеско родился 2 января (по новому стилю 15 января) 1913 года в г. Одессе в семье румынского рабочего (в прошлом — матроса крейсера) Иона Маринеску, мать — украинка.



В 1920–1926 годах учился в трудовой школе №36 (ныне школа №105 в Одессе по улице Пастера), где окончил 6 классов, после чего стал учеником матроса. За прилежность и терпеливость направлен в школу юнг, по окончании которой ходил на суда Черноморского пароходства матросом 1 класса. В 1930 году поступил в Одесский мореходный техникум и, окончив его в 1933 году, плывал третьим и вторым помощником капитана на пароходах «Ильич» и «Красный флот».

В ноябре 1933 года по путёвке комсомола (по мобилизации) был направлен на специальные курсы командного состава Рабоче-Крестьянского Красного Флота, после окончания которых назначен командиром БЧ-1 (штурманская боевая часть) на подводную лодку Щ-306 («Пикша»), вошедшую в состав Краснознаменного Балтийского флота 17 августа 1935 года. В марте 1936 года в связи с введением персональных воинских званий А.И. Маринеско присвоено звание «лейтенант».

В 1937 году направлен на курсы командного состава Учебного Отряда Подводного Плавания. 16 июля 1938 года А.И. Маринеско из-за «родственников за границей» уволен из Военно-морского флота с запретом служить в торговом флоте. 7 августа 1938 года А.И. Маринеско восстановлен на службе, присвоено звание «старший лейтенант».



11 ноября 1938 года А.И. Маринеско назначен помощником командира подводной лодки Л-1 («Ленинец»), являющуюся подводным минным заградителем II серии, заложенной 6 сентября 1929 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде. 28 февраля 1931 года подводная лодка спущена на воду. 22 октября 1933 года Л-1 вступила в строй, и вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

В ноябре 1938 года А.И. Маринеско назначен командиром подводной лодки М-96 — подводной лодки тип «М» XII серии заложенной 26 июля 1937 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком, заводской номер 247. 20 июля 1938 года подводная лодка была спущена на воду, и 20 ноября 1939 года вступила в строй. Начало Советско-финской войны М-96 встретила в составе 26-го Дивизиона подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота, проходя ходовые испытания, поэтому участия в Боевых действиях не принимала. 12 декабря 1939 года подводная лодка вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В 1940 году подводная лодка М-96 установила рекорд скорости погружения, всего за 19,5 секунд (при нормах в 35 секунд), успешнее всех провела торпедные стрельбы и была признана лучшей на Балтийском флоте. Нарком ВМФ наградил А.И. Маринеско золотыми часами.

В марте 1940 года А.И. Маринеско принят кандидатом в члены ВКП(б), в ноябре присвоено очередное воинское звание — «капитан-лейтенант».

22 июня 1941 года подводная лодка встретила в составе 8-го Дивизиона 2-й Бригады подводных лодок на Ханко. За день до этого М-96 вернулась из дозора на подходах к базе, где наблюдала интенсивное движение германских транспортов из Финляндии. С началом войны М-96 перебазировалась на Таллинн, откуда в середине июля 1941 года перешла в бухту Триги, где поступила в распоряжение Коменданта Береговой обороны Балтийского района (БОБР). Вечером 22 июля М-96 вышла на позицию в южной части Рижского залива. Деталей этого выхода не сохранилось, так как отчет о походе А.И. Маринеско направил в штаб БОБРа, где он был, скорее всего, уничтожен при отходе наших частей на полуостров Сворбе; бортовой журнал М-96 был сдан в штаб Бригады Подплава и, вероятно, погиб при эвакуации Таллина. 29 июля 1941 года М-96 вернулась в Триги. Причиной этому явилось поломка дизеля. По одним данным лопнул обод кулачной муфты, связывающий дизель с гребным винтом, по другим — при срочном погружении из-за неисправности газоотвода дизель залило водой. 5 августа подводная лодка прибыла в Кронштадт, а затем в Ленинград, где встала на ремонт. Вскоре М-96 стали готовить к перебазированию на Каспий, но после того как немцы блокировали Ленинград, подводную лодку вернули в боеготовое состояние. 1 сентября 1941 года М-96 вошла в состав 5-го Дивизиона Бригады подводных лодок КБФ. Первую блокадную зиму подводная лодка провела в Ленинграде. 14 февраля 1942 года при стоянке у Тучкова моста в М-96 попал снаряд, в результате чего затопило IV и V отсеки, и подводная лодка села на грунт. Ремонт занял около четырех месяцев, поэтому в следующий Боевой поход М-96 вышла только 12 августа 1942 года. 14 августа в районе маяка Порккалан-Каллбода подводная лодка атаковала одной торпедой транспорт из состава конвоя противника. Дистанция залпа составляла 12 кабельтовых. Через 1 минуту на М-96 услышали сильный взрыв. После выпуска торпеды подводная лодка не удержалась на глубине и всплыла, показав над водой рубку. По словам командира, в этот момент он видел гибель транспорта. По данным многих источников торпедой с М-96 был потоплен финский транспорт «Helen», который по финским данным погиб 13 августа 1942 года у острова Рюген на британской донной mine. Иногда жертвой М-96 называют немецкую тяжелую плавучую батарею SAT-5 («Helene»), которая пережила войну и была включена в состав флота, предназначенного к передаче

союзникам по репарациям. В любом случае, атаке подвергся финский конвой, так как по немецким данным атака М-96 не зафиксирована, тем более что она была произведена в зоне ответственности финнов. После выпуска торпеды сторожевые корабли контратаковали подводную лодку, сбросив на нее девять глубинных бомб, от разрывов которых подводная лодка получила незначительные повреждения.

В ночь на 15 августа М-96 перешла в район Пальдиски, где обнаружила конвой противника, но в виду малой ценности целей командир от атаки отказался. 19 августа, израсходовав топливо, подводная лодка направилась в базу, не известив об этом командование. Вечером 22 августа в районе Лавенсари подводная лодка подверглась преследованию своих сторожевых катеров и 25 августа М-96 благополучно ошвартовалась в Кронштадте.

В следующий боевой поход М-96 вышла 4 ноября 1942 года. На борту подводной лодки находилась разведгруппа из пяти человек, задачей которой был налет на немецкий радиопост и захват шифровальной машинки «Энигма». Командовал разведчиками старший лейтенант М.С. Калинин, помощник командира Щ-303, впоследствии командир подводной лодки Щ-307, Герой Советского Союза. Разведчики так же были набраны из команды подводной лодки Щ-307. Вечером 11 ноября разведгруппа высажена в районе Нарвы. Переодетые в немецкую форму разведчики добыли «языка», но после его допроса выяснилось, что необходимой информацией он не владеет. Совершив налет на штаб полка, разведчики захватили документы и пленного, но «Энигмы» не обнаружили. При возвращении разведгруппы на подводную лодку шлюпка с людьми перевернулась, трое разведчиков и захваченный ими пленный утонули. Приняв на борт оставшихся в живых, подводная лодка вернулась в Кронштадт. Действия командира на позиции командование оценило высоко, и А.И. Маринеско был награжден орденом Ленина.



22 ноября 1942 года А.И. Маринеско сдал дела и обязанности командира подводной лодки М-96 и вступил в командование подводной лодкой С-13 находящейся в Ленинграде на ремонте и зимовке. По окончании ремонта С-13 перешла в Кронштадт, но поскольку прорыв в открытую часть Балтики был невозможен, поход отменили. В конце 1942 года А.И. Маринеско присвоено очередное воинское звание «капитан 3-го ранга», снова приняли кандидатом в члены ВКП(б) (в октябре 1941 года он был исключён). До конца сентября 1944 года С-13 проходила Боевую подготовку. 1 октября подводная лодка вышла в Боевой поход. Утром 8 октября подводная лодка заняла позицию севернее полуострова Хель. 9 октября С-13 обнаружила и атаковала траулер «Zigfrid», потратив на него впустую четыре торпеды. По докладу командира, заметив атаку (выпущено три торпеды), судно уклонилось от них резкой остановкой, четвертая торпеда прошла мимо, так как траулер увеличил ход. Подводники применили артиллерию, насчитав одиннадцать попаданий. По докладу командира, цель начала быстро тонуть, подводная лодка удалилась, но поврежденное судно, несмотря на подводные пробоины и ранение одного из членов экипажа, выбросилось на отмель косы Хель, и вскоре снова было введено в створой. 13 октября С-13 перешла к мысу Брюстерорт, а 21 октября — к Виндаве. 25 октября подводная лодка получила приказ в светлое время суток находиться на юго-западных подходах к бухте Лыу, где накануне корабли 2-й боевой группы Krigsmarine вели бомбардировку советских частей на полуострове Сырве. В связи с тем, что корабли противника уже покинули этот район, ни одной цели для атаки обнаружить не удалось. 11 ноября С-13 благополучно вернулась в Ханко. 19 ноября года С-13 перешла в Хельсинки, где прошла ДОКовый ремонт, после которого 22

декабря перешла в Ханко.

11 января 1945 года из Ханко подводная лодка отправилась в Боевой поход. Перед этим походом командующий Балтийским флотом адмирал В.Ф. Трибуц решил предать А.И. Маринеско суду военного трибунала за самовольное оставление подводной лодки в боевой обстановке, но исполнение этого решения задержал, дав возможность искупить вину в Боевом походе.

С-13 предстояло патрулирование района между маяком Риксхёфт и Кольбергом. Несколько раз подводная лодка обнаруживала конвои, но каждый раз атаковать мешало противодействие кораблей эскорта. В 21.10 30 января подводная лодка обнаружила лайнер «Vilhelm Gustlov», на борту которого находилось около свыше 6000 человек. Его охранение состояло из миноносца «Leve», который с подводной лодки не был обнаружен. Подводная лодка двигалась в направлении 105° — почти строгим контркурсом относительно «Vilhelm Gustlov». Скорость и подводной лодки, и лайнера составляла 12 узлов. Через 14 минут командир С-13 определил элементы движения цели и начал сближение, через две минуты подводная лодка перешла в позиционное положение. Цель начала удаляться. В 21.35 С-13 всплыла и увеличила ход. В 21.55 С-13 ложится на курс 280° и в течение часа догоняла лайнер. В 23.04. подводная лодка ложится на боевой курс, строго перпендикулярно левому борту «Vilhelm Gustlov» и в 23.08 торпедирует лайнер. Через час судно затонуло, унеся с собой жизни около 5,5 тысяч человек. Пока «Leve» и суда шедшего следом конвоя занимались спасением людей с «Vilhelm Gustlov», С-13 покинула место катастрофы. Миноносец Т36 сбросил двенадцать глубинных бомб, разрывы которых слышали на подводной лодке.

10 февраля в 02.5 С-13 потопила легкий крейсер «General Steuben», шедший в охранении миноносца и торпедолова. Корабли эскорта, занятые спасением, не преследовали С-13, и она 15 февраля прибыла в Турку.



А.И. Маринеско был представлен к званию Героя Советского Союза, но Золотую Звезду заменили орденом Красного Знамени. 20 апреля 1945 года подводная лодка С-13 награждена орденом Красного Знамени. В этот же день подводная лодка вышла для действий южнее острова Готланд. Выйти в атаку ни разу не удалось, в то время как сама С-13 несколько раз становилась объектом атаки подводных лодок и авиации противника. Этот поход командованием был признан неудовлетворительным. По заключению командира Бригады подводных лодок капитана 1 ранга А.Е. Орла о действиях командира С-13 А.И. Маринеско в последнем Боевом походе:

1. За период нахождения в море, на позиции, в зоне интенсивного движения противника с 23.04.45 г. 7 раз обнаруживал цели, но атаковать не мог...

2. 24.04. в 23.38. по ШП обнаружил конвой, но, всплыв в надводное положение, не смог открыть люка... Атака сорвалась, так как в перископ ничего видеть в это время было нельзя.

3. 26.04. в 01.35 обнаружил работу поискового прибора... Возможность атаковать упущена из-за неправильных действий командира.

4. 27.04. в 22.46. по ШП обнаружила шум ТР и работу двух УЗПН.

Через 7 мин в расстоянии 35 кбт визуально обнаружил ТР в охранении двух СКР и двух СКА. Командир от атаки отказался, ввиду большой видимости. Действия командира неправильные: до этого он вывел ПЛ в светлую часть горизонта, а потом не пошел за противником, не перешел в темную часть горизонта.

5. 28.04. в 16.41., находясь под водой, по ШП обнаружил шум

ТР и работу двух УЗПН... Командир увеличил ход до 4 узлов и через 14 мин от атаки отказался, считая себя вне предельного угла атаки... Возможность атаки упущена по вине командира, который не стремился сблизиться с противником, а берег батарею, боясь что ее придется заряжать несколько ночей подряд.

6. 28.04. в 19.23. обнаружили шум ТР... В перископ противника не видел. Через девять минут командир якобы, установил, не меняя трехузлового хода, что находится вне предельного угла атаки.

7. 02.05. по ШП обнаружили шум ТР... По-видимому, командир неправильно определил сторону движения и потому с противником не сблизился.

8. 03.05. в 10.45. в перископ обнаружил ТР в охранении двух СКР, но атаковать не сумел из-за неправильного маневрирования.

Вывод: Боевую задачу ПЛ не выполнила. Действия командира неудовлетворительные...».

23 мая 1945 года С-13 вернулась в базу.

14 сентября 1945 года вышел приказ Наркома ВМФ СССР №-01979, которым командир Краснознамённой подводной лодки С-13 Краснознамённой бригады подводных лодок Краснознамённого Балтийского флота капитан 3 ранга А.И. Маринеско был отстранен от занимаемой должности, понижен в воинском звании до старшего лейтенанта и зачислен в распоряжение Военного совета КБФ. С 18 октября 1945 года по 20 ноября 1945 года А.И. Маринеско был командиром тральщика Т-34 2-го Дивизиона тральщиков 1-й Краснознамённой Бригады траления Краснознамённого Балтийского флота Таллинского морского оборонительного района. Тральщик Т-34 построен в 1934 году как буксирный пароход на ленинградском заводе «Петрозавод». 15 июля 1939 года призван в Военноморской флот, переоборудован в тральщик и 27 ноября 1939 года вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота. Участвовал в Советско-финской войне.

20 ноября 1945 года по приказу наркома ВМФ №-02521 старший лейтенант А.И. Маринеско был уволен в запас.

Трудовой путь после войны в 1946–1949 годах А.И. Маринеско работал старшим помощником капитана на судах Балтийского государственного торгового пароходства, в 1949 году — заместителем директора Ленинградского НИИ переливания крови, в 1949–1951 годах находился в заключении по сфабрикованному делу, откуда 10 октября 1951 года был освобожден досрочно. В 1951–1953 годах работал топографом Онежско-Ладожской экспедиции, с 1953 года руководил группой отдела снабжения на ленинградском заводе «Мезон».

Вскоре А.И. Маринеско заболел и умер 25 ноября 1963 года,

был похоронен на Богословском кладбище г. Ленинграда. После смерти А.И. Маринеско его имя изъяли из обращения, о подвиге С-13 было запрещено упоминать. На обращении судостроителей и ветеранов-подводников к Главкому ВМФ адмиралу С.Г. Горшкову с просьбой присвоить одному из кораблей имя Александра Маринеско адмирал поставил резолюцию: «Недостойн».



В начале 60-х годов по многочисленным ходатайствам Приказом Министра обороны СССР №-600 А.И. Маринеско был восстановлен в звании «капитан 3 ранга запаса» с назначением ему установленной пенсии по выслуге лет. Приказ гласил: «В соответствии с «Положением о прохождении воинской службы офицерами, генералами и адмиралами Советской Армии и Военно-Морского Флота»: — капитана 3 ранга Маринеско Александра Ивановича, бывшего командира подводной лодки С-13, считать уволенным из кадров Военно-Морского Флота в запас с 20 ноября 1945 года по статье 59 пункту «в» — по сокращению штатов. Пункты приказов НК ВМФ №-01979 от 14 сентября 1945 года о снижении его в воинском звании и отстранении от

должности командира подводной лодки С-13, а также Приказы КБФ №-0708 от 18 октября 1945 года о назначении на должность командира тральщика Т-34 и Приказ НК ВМФ №-02521 об увольнении в запас с должности командира тральщика Т-34 — отменить. Заместитель Министра Обороны СССР».



В 1968 году Николай Герасимович Кузнецов писал: «В сложной и беспокойной натуре командира С-13 высокий героизм, отчаянная храбрость уживались с множеством недостатков и слабостей. Сегодня он мог совершить героический подвиг, а завтра — опоздать на свой корабль, готовящийся к выходу на боевое задание, или каким-либо другим образом грубо нарушить воинскую дисциплину. К многочисленным серьезным проступкам А. Маринеско на службе и в быту я, как адмирал, отношусь совершенно определенно — отрицательно. Но зная его смелость, решительность и умение добиваться крупных боевых успехов, я готов многое простить ему и воздать должное за его заслуги перед Родиной... Настала пора по достоинству оценить подвиг А.И. Маринеско. Мы должны, пусть с опозданием, прямо заявить, что в борьбе за Родину он проявил себя настоящим героем». В 1990 году, после многочисленных представлений и ходатайств Главнокомандующего ВМФ адмирала флота В.Н. Чернавина и ветеранов Военно-морского флота, Указом Президиума Верховного Совета СССР капитану 3 ранга А.И. Маринеско посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, невзирая на то, что еще в конце 60-х годов было запрещено присвоение этого звания за подвиги в годы Великой Отечественной войны.

А.И. Маринеско навсегда останется в истории нашего флота как один из выдающихся героев-подводников. Он ничего не боялся, ни на море, ни на суше. В море он поступал вопреки всем

законам подводной войны и даже логике. Прорывался в самые опасные места — потому что его там не ждали, и в этой нелогичности была высшая логика.

На Балтике воевало тринадцать подводных лодок тип «С». Уцелела единственная, С-13, своими действиями приблизившая конец войны, командиром которой и был легендарный — подводник от Бога — Александр Иванович Маринеско, навсегда оставшийся в истории побед нашего Военно-морского флота.





**Иона Маринеску
(1880–1945)**



Татяна Михайловна Маринеску



Александр Маринеско в детстве



Александр Маринеско с сестрой Валей, отцом и матерью.
Одесса. 1917 год



Александр Маринеско-студент Одесского Морского техникума (1931–1932)



А.И. Маринеско с женой Ниной Ильиничной и дочерью Лорой. 1937 год



А.И. Маринеско в Доме отдыха среди друзей. 1938 год



А.И. Маринеско в начале службы в ВМФ СССР



А.И. Маринеско командир подводной лодки М-96



А.И. Маринеско и командир Д-2 Р.В. Линденберг



А.И. Маринеско с командиром Щ-407 П.И. Бочаровым и командиром Д-2 Р.В. Линденбергом



Командир С-13 А.И. Маринеско и командир М-102 П.В. Гладилин



А.И. Маринеско среди командиров подводных лодок встречающих возвратившуюся из Боевого похода подводную лодку



Расчет 100-мм орудия подводной лодки С-13 (слева направо): моторист старшина 1-й ст. П.Г. Зубков, рулевой-сигнальщик матрос Н.К. Гончаров, старший трюмный старший матрос Г.Е. Быстров, Н.Д. Некрытый, командир отделения комендоров старшина 2-й ст. А.Г. Пихур, В.Н.



Члены команды подводной лодки С-13 в ограждении рубки подводной лодки





Александр Иванович Маринеско и Валентина Ивановна
Громова



А.И. Маринеско в 1945 году



А.И. Маринеско в 1953 году



А.И. Маринеско в 1961 году



А.И. Маринеско в последние годы жизни



А.И. Маринеско и В.К. Коновалов (командир Л-3)



А.И. Маринеско, В.И. Филимонова на набережной
Красного Флота. Ленинград. 1963 год

Подводные лодки Александра Маринеско





Подводная лодка Щ-306 («Пикша»)



Подводная лодка У-бис-2 серии заложена 6 ноября 1933 года на заводе №189 (Балтийский завод) в Ленинграде. Строительный номер 250. 1 августа 1934 года подводная лодка спущена на воду. 4 августа 1935 года Щ-306 вступила в строй и 17 августа 1935 года, подняв Военно-морской флаг, вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В 1938–1939 году подводная лодка прошла на заводе №189 капитальный ремонт и модернизацию. В событиях Советско-финской войны «Пикша» участия не принимала.

22 июня 1941 года Щ-306 встретила в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок в Ораниенбауме. 25 июня 1941 года Щ-306 вышла в море и 27 июня заняла позицию в районе маяка Калбодагрунд на южных подходах к г. Хельсинки. Противолодочные дозоры противника не давали подводной лодке нормально произвести зарядку батарей, поэтому Щ-306 по ночам вынуждена была отходить к эстонскому побережью. 27 июня при возвращении «Пикши» на позицию, ее атаковала группа финских противолодочных катеров, которые сбросили на Щ-306 около

двух десятков глубинных бомб. Благополучно уклонившись от атаки, Щ-306, продолжая идти в подводном положении, через некоторое время оказалась на маршруте конвоя, сопровождавшего поврежденный крейсер «Максим Горький». Услышав отдаленные взрывы затреленных мин, которые расстреливал эсминец «Стеревающий», на подводной лодке посчитали себя вновь атакованными, и командир принял решение погрузиться ниже рабочей глубины. Щ-306 опустилась на 93 метра. Давлением воды были раздавлены находившиеся на мостике магнитный компас и репитер гирокомпаса.

2 июля в результате навигационной ошибки в районе банки Калбодарунд Щ-306 села на мель, с которой снялась самостоятельно. На следующий день, услышав отдаленные взрывы глубинных бомб, командир вновь увел подводную лодку на глубину 30–40 метров, где она маневрировала в течение 12 часов. 6 июля, не атаковав ни одной цели, Щ-306 отозвана с позиции и покинула район патрулирования. На следующий день подводная лодка благополучно вернулась в базу. По многим послевоенным советским источникам за время первого похода противник сбросил на Щ-306 более 200 глубинных бомб. В конце августа 1941 года Щ-306 перешла в Кронштадт для ремонта. 21 сентября в ходе массированного налета немецкой авиации на крепость и корабли «Пикша» получила повреждения осколками взорвавшейся в 5 метрах от корпуса подводной лодки авиабомбы: были перебиты трубы вентиляции цистерны главного балласта, сам прочный корпус получил вмятины, ранено 11 членов экипажа подводной лодки, четверо из них тяжело. 26 сентября подводная лодка перешла в Ленинград, где на заводе №-189 продолжила ремонт.

Новые повреждения Щ-306 получила в мае 1942 года от огня артиллерии. 13 мая в результате двух подводных взрывов была нарушена герметичность топливной цистерны №-2, разбиты баки пяти элементов второй группы. Внутри прочного корпуса подводной лодки стал поступать соляр.

31 мая взрывом снаряда была повреждена надстройка и разбиты баки аккумуляторов стоявших на пирсе. 13 октября 1942 года ремонт был завершен, Щ-306 перешла в Кронштадт.

В свой второй Боевой поход западнее острова Борнхольм Щ-306 вышла 20 октября 1942 года в составе третьего эшелона подводных лодок КБФ. На переходе к Лавенсари конвой, куда кроме «Пикши» входила еще Щ-406, подвергся атаке финских торпедных катеров, которая была отбита. Утром следующих суток подводные лодки вышли в точку погружения. Больше Щ-306 никто не видел.

25 октября подводная лодка доложила о форсировании Финского залива. Вероятно, по пути на позицию южнее острова Утё «Пикша» атаковала германский конвой, но результата не добились. Вечером 31 октября на Щ-306 была послана радиограмма о смене района патрулирования (подводной лодке предписывалось идти в Данцигскую бухту), но с подводной лодки ответа не последовало. На запрос командования от 5 ноября Щ-306 так же ответила молчанием. Вероятно, Щ-306 погибла, подорвавшись на mine в районе Наргенской минной позиции 12–16 ноября 1942 года. Вместе с Щ-306 погибло 39 моряков-подводников. По некоторым данным подводная лодка найдена на грунте в точке 60°11'20 с. ш./ 26°08'34 в. д.



Касаясь вопроса о торпедных атаках Щ-306 необходимо отметить, что вечером 12 ноября и в начале следующих суток финский минный заградитель «Ruotsinsalmi», находившийся в устье Финского залива, четырежды подвергся атаке подводной лодки, но все выпущенные торпеды прошли мимо, причем последняя из них прошла под мостиком корабля. Если атаки на «Ruotsinsalmi» действительно имели место, то их могла произвести только Щ-306, возвращающаяся из Боевого похода. В советских источниках говорится о двух атаках, в которых повреждено 2 судна. Время, место и объекты атак не указываются.

Подводная лодка Щ-306 («Пикша») совершила два Боевых похода, от двух до пяти торпедных атак. Достоверных данных о результатах нет.

Тактико-Технические Данные подводной лодки Щ-306:

Водоизмещение: надводное/подводное — 609,9/706,4 тонн.
Размеры: длина 58,8 метра, ширина 6,2 метра, осадка 4,3 метра.
Скорость хода: надводная/подводная — 10,7/5,5 узлов. Дальность плавания: над водой 9300 миль при 8,8 узлах, под водой 100

милей при 2,5 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 685 л. с., 2 электромотора по 400 л. с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед). Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 40 человек.



Подводная лодка Л-1 («Ленинец»)



Подводный минный заградитель II серии (головная подводная лодка II серии) заложена 6 сентября 1929 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под заводским номером 195. 28 февраля 1931 года подводная лодка спущена на воду. 22 октября 1933 года Л-1 вступила в строй и вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Текст закладной доски подводной лодки Л-1 гласил: «Закладка этой подводной лодки произведена на 12-м году Октябрьской революции. Этот год был годом напряжения всех сил пролетарского государства в целях осуществления грандиозного плана индустриализации. В этом году была утверждена пятилетка социалистического строительства, развернуты работы по строительству Магнитогорского, Кузнецкого, Тельбесского металлургических заводов, величайшего в мире Сталинградского тракторного завода и многих других.

Этот год был годом продолжения попыток буржуазных государств втянуть нас в войну на Дальнем Востоке и положить конец передышке и мирному строительству. Задача подводной лодки «Ленинец» — бдительно охранять с моря подступы к красному Ленинграду от нападения врага...».

Советско-финскую войну Л-1 встретила в составе 12-го

Дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ. В момент объявления боевых действий подводная лодка вышла в указанный район в Аландском море. 1 декабря 1939 года Л-1 выставила на выходных фарватерах в шхерах у Ньюамна две минных банки (6 и 14 мин), чтобы, по мнению советского командования, предотвратить уход финских броненосцев в Швецию. Продолжая наблюдать за районом, командир Л-1 обнаружил в финских шхерах активное движение судов противника (до двух десятков в день), но атаковать их не было возможности, а поставить мины на обнаруженных фарватерах было нельзя, так как все они, согласно приказу штаба КБФ, были выставлены у Ньюамна. Подводная лодка находилась на позиции до 13 декабря, после чего была отозвана в базу.



22 июня 1941 года «Ленинец» встретил в составе 14-го Учебного дивизиона Бригады подводных лодок КБФ, находясь в капитальном ремонте на заводе №196 в Ленинграде. Техническая готовность подводной лодки на 1 июля 1941 года составляла 64 %.

В августе 1941 года ремонт прекратили, подводную лодку законсервировали, ее оборудование было частично демонтировано, а личный состав обращен на формирование морской пехоты. Л-1 отбуксировали в Торговый порт Ленинграда, где 8 ноября 1941 года подводная лодка получила повреждения прочного корпуса в результате близких разрывов снарядов немецкой артиллерии.

27 декабря при очередном осмотре, который проводился раз

в несколько дней, обнаружено, что Л-1 в результате полученных повреждений села на грунт.

В 1944 году подводная лодка Л-1 поднята Аварийно-спасательной службой КБФ, но восстановлению не подлежала. 7 июля 1945 года Л-1 исключена из состава флота.

В 1949 году ее сдали на слом. В Советско-финскую войну подводная лодка Л-1 совершила один Боевой поход: 30.11.1939 — 14.12.1939.

Тактико-Технические Данные подводной лодки Л-1:

Водоизмещение: надводное/подводное — 1038,3/1330 тонн.
Размеры: длина — 78,5 метра, ширина — 7,2 метра, осадка — 4,2 метра. Скорость хода: надводная/подводная — 12,5/8,22 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 1100 л. с., 2 электромотора по 650 л. с. Вооружение: 6 носовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед), 20 мин, 1 100-мм орудие. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 55 человек.



Подводная лодка М-96



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 26 июля 1937 года на заводе №112 (Красное Сормово) в Горьком.

Заводской номер 247. 20 июля 1938 года подводная лодка была спущена на воду, и 20 ноября 1939 года вступила в строй. Начало Советско-финской войны М-96 встретила в составе 26-го Дивизиона подводных лодок Краснознаменного Балтийского

флота в Пальдиски, проходя ходовые испытания, поэтому участия в Боевых действиях не принимала. 12 декабря 1939 года подводная лодка вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. После ее окончания прошла гарантийный ремонт и осуществляла Боевую подготовку, по результатам которой М-96 вышла в 1-ю линию, а награжденный памятным подарком (золотыми часами) А.И. Маринеско был записан в отчете в числе лучших восьми командиров-подводников КБФ.

В мае 1941 года М-96 прошла докование с установкой системы БТС в Таллинне, 30-го мая перешла в бухту Триги (Ханко), где поступила в распоряжение Коменданта Береговой обороны Балтийского района (БОБР). С 14 июня 1941 года М-96 несла дозор перед устьем Финского залива и наблюдала массовый уход немецких судов из винских портов. Переданное А.И. Маринеско об этом сообщение стало одним из сигналов о том, что война может начаться в ближайшие дни. На Ханко М-96 вернулась в 19.20 21-го-июня, а спустя несколько часов по флоту была объявлена Боевая готовность №-1. Так подводная лодка М-96, под командованием А.И. Маринеско, встретила Великую Отечественную войну.

С началом военных действий командование Краснознаменного Балтийского флота боялось артиллерийского удара по Ханко, в связи с чем, был издан приказ всем подводным лодкам 8-го Дивизиона перейти в Пальдиски. М-96 осталась в базе из-за поломки дизеля и не смогла совершить переход в Усть-Лугу совместно с другими подводными лодками Бригады, и прибыла туда только 5 июля. Дизель удалось отремонтировать, и 18-го июля вместе с тремя подводными лодками М-96 прибыла в Таллинн, откуда перешла обратно в Триги в распоряжение коменданта БОБРа. Комендант БОБРа направил подводную лодку в западную часть Рижского залива, где по расчетам М-96 должна была действовать против немецких конвоев, курсировавших между Виндавой и Ригой. Поход с 27 по 31 июля 1941 года оказался безрезультатным. 30-го июля лопнул обод кулачной муфты, муфта вышла из строя и М-96 вернулась в базу.

7 августа 1941 года подводная лодка стала на ремонт на 196-м заводе, но поскольку работы решили совместить с перегрузкой аккумуляторной батареи, срок готовности сместился до конца месяца. 26 августа вышел приказ Наркома ВМФ о перевозке подводной лодки на Каспий. М-96 перевели на «Северную верфь» и выгрузить механизмы, и тогда выяснилось, что из-за установившейся плотной блокады выполнить приказ не удастся. Подводную лодку удалось быстро отбуксировать на «Судомех», где до 10 ноября ее вернули в боеспособное состояние. Из-за

этого подводная лодка не смогла принять участия в осенних походах.



1 сентября 1941 года М-96 вошла в состав 5-го Дивизиона Бригады подводных лодок КБФ. В октябре 1941 года А.И. Маринеско был исключен из кандидатов в члены ВКП(б) *«...за систематическую пьянку, за развал дисциплины, за отсутствие воспитательной работы, среди личного состава, за неискреннее признание своих ошибок»*. Военкому батальонному комиссару А.Г. Дымченко за развал партийно-политической работы на дивизионе дали восемь лет исправительно-трудового лагеря, а командира Дивизиона капитан-лейтенанта Н.К. Мохова в январе 1942 года понизили в должности.



Большой объем технических работ, выполненных осенью, позволил экипажу М-96 завершить программу зимнего судоремонта к 17 января 1942 года. Первую блокадную зиму подводная лодка провела в Ленинграде. 14 февраля 1942 года при стоянке у Тучкова моста в М-96 попал снаряд, в результате чего в прочном стыке IV и V отсеков образовалась пробоина 15х13 сантиметров, заделать которую изнутри оказалось невозможно. Вахтенные подводной лодки герметизировали все переборочные двери, благодаря чему М-96 с двумя полностью затопленными отсеками держалась на плаву. Через несколько часов с внешней стороны удалось завести пластырь, а затем откачать всю воду. Хотя непосредственно самими снарядом были перебиты только несколько кабелей и трубопроводов, вода Невы вывела из строя

все оборудование отсеков, включая дизель, распределительную электроподстанцию и вторую группу АБ. Многомесячный ремонт велся силами личного состава, затем на заводе «Судомех», а для заделки пробоины подводную лодку в начале июля 1942 года подняли на гинях спасательного судна «Коммуна».

После непродолжительной подготовки р-на Неве 24 июля подводная лодка перешла в Кронштадт, откуда ей предстояло выйти на позицию между Таллинном и Хельсинки. М-96 и вышедшая с ней подводная лодка Л-3 являлись авангардом второго эшелона подводных сил КБФ. В ночь на 12 августа 1942 года М-96, вышедшая из Лавенсари, форсировала Северным Гогландским проходом минное заграждение «Zeeigel». При этом она успешно пересекла восемь линий мин, даже не зная об их наличии. Прибыв на позицию рано утром 14-го августа, А.И. Маринеско обнаружил конвой противника, но выпущенная торпеда с дистанции 12 кабельтов при угле встречи 110 градусов в цель не попала. Немцы заметили торпедный след, что позволило пароходу «Porto Alegre» уклониться. Сама М-96 оказалась в затруднительном положении: командир БЧ-5 рано продул заполненную после залпа цистерну быстрого погружения, в результате чего рубка подводной лодки показалась на поверхности моря. Обнаружившие перископ и рубку, немецкие тяжелые плавбатарей «West» и «Helena» (SAT-5) выпустили 23 снаряда и сбросили 11 глубинных бомб. Взрывававшиеся глубинные бомбы на подводной лодке повредили освещение и некоторые измерительные приборы.



После атаки М-96 ушла к южному берегу залива в районе Пальдиски, но встреченный утром 16-го августа конвой, состоял исключительно из малых каботажных теплоходов и на них не стали тратить оставшуюся торпеду. Израсходование большей части запасов кислорода и регенеративных патронов заставило командира 19-го августа взять курс в базу. Перех выходом в поход А.И. Маринеско условился с представителем Бригады подводных

лодок на Лавенсари, что в интересах сохранения скрытности, радиосообщение об уходе с позиции давать не будет. Представитель Бригады согласился и... забыл сообщить об этом командованию Островного сектора. В результате, когда вечером 22-го августа подводная лодка всплыла в условленной точке, находившиеся в дозоре два наших катера (тип «МО»), обстреляли ее и сбросили две глубинные бомбы. В ошибке быстро разобрались и катера сопроводили подводную лодку в бухту Норе-Капельлахт. Рано утром 25-го августа М-96 ошвартовалась в Кронштадте.



4 августа 1942 года А.И. Маринеско был награжден орденом Ленина и до конца месяца его повторно приняли в кандидаты в члены ВКП(б). Следует отметить, что в этом походе подводная лодка М-96 тридцать девять раз форсировала минные заграждения, о наличии которых не было известно, и лишь раз коснулась минрепа, да и то на нашем. Это становится особенно примечательным, если учесть, что подводные лодки М-95 и М-97, ходившие этим же маршрутом до и после М-96 в базу так и не вернулись.



С 8 по 12 ноября 1942 года М-96 совершила опасный поход в Нарвский залив с целью высадки разведгруппы. Разведгруппа имела задачу захвата «языка» и вражеской аппаратуры (по некоторым мемуарным свидетельствам — немецкой шифровальной машинки «Enigma»). Операция имела место в ночь на 11 ноября. Высадка в районе деревни Лимала в западной части залива прошла скрытно. Хотя разведчики опоздали с возвращением на два часа, но они прибыли назад без потерь с захваченным в плен эстонцем и аппаратурой. Впоследствии в литературе писалось, что разведгруппа совершила налет на штаб немецкого полка, захватила пленного, но машинки «Enigma» в штабе не оказалось. (Подтвердить или опровергнуть это без доступа к документам разведотдела штаба КБФ достаточно сложно, но по косвенным признакам (отсутствие упоминания о нападении в немецких документах, пленении эстонца, а не немца, доставка искомой аппаратуры на подводную лодку, хотя эта аппаратура и не являлась «Enigma») можно считать, что операция имела иную цель и результаты, нежели об этом говорится в литературе). Но, при швартовке к борту подводной лодки один из разведчиков схватил бросательный конец, встал, чем нарушил равновесие резиновой лодки, и в этот момент она была перевернута волной. Спасти удалось только одному из находившихся в лодке разведчиков, три других и пленный утонули. Находившийся в другой лодке командир разведгруппы и аппаратура не пострадали. После этого М-96 ушла в базу. За время этого похода подводная лодка пересекла семнадцать линий мин и дважды касалась минрепов.



В апреле 1943 года А.И. Маринеско получает назначение на подводную лодку С-13, командуя которой впоследствии навсегда вписал свое имя в историю нашего Подводного Флота.

Командиром М-96 был назначен капитан-лейтенант Н.И. Карташов.

Под его командованием в 1943 году М-96 совершила два похода. Ввиду создания в Финском заливе мощных противолодочных заграждений, подводные лодки типа «М» действовали на мелководье, занимаясь визуальной разведкой. 19 июля 1943 года в районе банки Туолула М-96 села на мель, повредив винт, ограждения рулей и корпус. Выполнив задачу по разведке района Хапасарских шхер, в ночь на 21 июля М-96 прибыла на Лавенсари, а затем перешла в Кронштадт, где была поставлена в ДОК.

Второй поход кампании 1943 года проходил в районе острова Гогланд. Днем 28 августа подводная лодка прибыла на позицию, и на следующую ночь высадила на Гогланде группу разведчиков. 30 августа М-96 сместилась к маяку Тийскери, где неоднократно обнаруживала сторожевые катера противника. В ночь на 1 сентября подводная лодка высадила на Гогланде вторую разведгруппу, после чего направилась в базу.

Кампанию 1944 года М-96 начала 18 июня. Подводная лодка перешла по Неве в Ладожское озеро, где сделала один поход к острову Валаам в целях разведки и прикрытия десанта войск Карельского фронта у Тулоксы.



13 июля подводная лодка возвратилась в Ленинград. 18 августа 1944 года, при выходе в Боевой поход, М-96 легла на грунт в ожидании сумерек. Начался шторм, в результате удара о грунт подводная лодка повредила киль, и ей пришлось вернуться в Кронштадт на ремонт.

В свой последний Боевой поход с задачей разведки минных заграждений в Нарвском заливе М-96 вышла 7 сентября 1944 года. На борту подводной лодки в качестве обеспечивающего в море вышел оператор Бригады подводных лодок капитан 2 ранга Н.Н. Бутышкин. В базу подводная лодка не вернулась. Вероятно, М-96 погибла, подорвавшись на mine заграждения «Zeeigël» в

Нарвском заливе 7–9 сентября 1944 года. Вместе с М-96 погибло 22 подводника.

Подводная лодка М-96 совершила семь Боевых походов, произведена одна безуспешная торпедная атака с выпуском одной торпеды. Вошла в историю как подводная лодка, бывшая первой подводной лодкой, которой командовал Александр Иванович Маринеско.

Тактико-Технические Данные подводной лодки М-96:

Водоизмещение: надводное/подводное — 206/256 тонн.
Размеры: длина — 44,5 метров, ширина — 3,3 метра, осадка — 2,58 метра. Скорость хода: надводная/подводная -14/8,2 узлов.
Дальность плавания: над водой 3440 миль при 9 узлах, под водой 110 миль при 2,8 узлах. Силовая установка: дизель 800 л. с., электромотор 400 л. с. Вооружение: 2 носовых 533-мм торпедных аппарата (2 торпеды), 145-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 60 метров. Экипаж: 20 человек.



Подводная лодка С-13



Подводная лодка IX-бис серии заложена 19 октября 1938 года на заводе №112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под заводским номером 263. 25 апреля 1939 года подводная лодка спущена на воду и 11 июня 1941 года начала переход на Балтику по Мариининской водной системе в Ленинград. 22 июня 1941 года подводная лодка встретила под командованием старшего лейтенанта П.П. Маланченко в составе Учебной бригады подводных лодок. Начало войны застало С-13 в

городе Вознесенье. 25 июня подводная лодка прибыла в Ленинград.



До 31 июля подводная лодка проходила ходовые испытания, 14 августа 1941 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского Флота. 30 августа С-13 включена в состав 1-го Дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ. Подводную лодку предполагалось перебазировать на Север, для чего в первую половину сентября С-13 прошла ДО-Кование. Подводная лодка была готова к переходу, когда немцы блокировали Ленинград с суши, и С-13 осталась на Балтике.

Благополучно перезимовав первую блокадную зиму в Ленинграде, в свой первый Боевой поход на позицию в Ботническом заливе С-13 вышла 2 сентября 1942 года. В этом году советские подводные лодки в этот район еще не проникали. Обеспечивать поход в море вышел командир 1-го Дивизиона подводных лодок капитан 2 ранга Е.Г. Юнаков. До точки погружения С-13 сопровождали тральщики и сторожевые катера. В 02.30 эскорт оставил подводную лодку, и она продолжила движение самостоятельно. Вечером 3 сентября у маяка Хельсинки при подъеме перископа подводная лодка дважды обнаруживалась сторожевым катером противника, который сбросил на нее семь глубинных бомб. В ночь на 8 сентября С-13 завершила форсирование Финского залива, и вечером следующих суток вышла в Аландское море. Днем 11 сентября подводная лодка была в Ботническом заливе, в котором противник не ожидал действий советских подводных лодок в этом районе. На исходе текущих суток, С-13 обнаружила финский пароход «Gera» с грузом угля для Финляндии. Первая торпеда прошла мимо, и тогда подводная лодка открыла артиллерийский огонь (выпущено тринадцать 100-мм снарядов). Транспорт застопорил ход и, получив еще одну торпеду, утонул. Спустя три часа подводная лодка потопила финский транспорт «Ussi X», перевозивший штучный груз в Кёнигсберг. Из 22 членов экипажа судна спасся

лишь один матрос. Патрулируя в заданном районе, С-13 имела несколько шансов потопить вражеские суда, но атаки срывались из-за ошибок личного состава, а утром 17 сентября при попытке атаковать С-13 выбросило волной на мелководе.



Вечером 17 сентября С-13 выпустила торпеду по голландской парусно-моторной шхуне «Анна В», но торпеда прошла мимо цели, а от второй торпеды судно увернулось. Из 100-мм орудия подводной лодки было выпущено 24 снаряда. После того как транспорт загорелся, была выпущена еще одна торпеда, прошедшая под носовой частью судна. Горящая шхуна сдрейфовала к берегу, где спустя шесть дней полностью выгоревшей была обнаружена финнами, и в итоге была разобрана. При атаке подводной лодки на судне погибло пять человек. Продолжая патрулирование, С-13 неоднократно обнаруживала как одиночные суда, так и конвои противника, но атаки по разным причинам срывались. 4 октября подводная лодка произвела торпедную атаку по конвою, но неудачно. Вечером 10 октября С-13 начала возвращение в базу. У острова Вайндло 15 октября подводная лодка подверглась атаке финских сторожевых катеров VMV13 и VMV15. От близких разрывов глубинных бомб подводная лодка получила повреждения: вышли из строя гирокомпас и эхолот, на 28° влево заклинило вертикальный руль, треснуло несколько баков аккумуляторных батарей, через выбитый штуцер глубиномера внутрь подводной лодки стала поступать забортная вода. С-13 легла на грунт, где на 60-метровой глубине в течение шести часов проводила ремонт.



Ввести в строй руль так и не удалось, и оставшийся отрезок пути подводной лодке пришлось идти, управляясь электромоторами. Вечером 17 октября на буксире катера МО-124 и тральщика №-34 подводная лодка приведена на Лавенсари. 19 октября С-13 благополучно прибыла в Кронштадт. 22 октября подводная лодка перешла в Ленинград для ремонта и зимовки. За успешный Боевой поход десять человек, включая командира и командира Дивизиона, были удостоены ордена Ленина, шестнадцать человек — Красного Знамени, восемнадцать — Красной Звезды и два подводника — медали «За отвагу».

19 апреля 1943 года во время артиллерийских учений задрайка крышки кранца первых выстрелов случайно ударила по капсулю одного из снарядов. Порох в гильзе взорвался, один краснофлотец погиб. Результатом происшествия, «за халатное исполнение служебных обязанностей», стало снятие командира С-13 П.П. Маланченко с должности. Командиром подводной лодки С-13 назначен ранее командовавший подводной лодкой М-96 капитан 3 ранга А.И. Маринеско.



1 октября 1944 года С-13 вышла из Кронштадта и утром 8-го октября заняла позицию севернее полуострова Хель. На следующее утро в 25 милях северо-восточнее маяка Риксфест был обнаружено каботажное судно «Zigfrid», которое ввиду неудачной торпедной атаки было повреждено артиллерией (выпущено тридцать девять 100-мм

и пятнадцать 45-мм снарядов) и выбросилось на отмель у косы Хель. 13 октября на подводной лодке приняли приказание о переразвертывании к м. Брюстерор. 11-го, 15-го и 21-го октября акустик С-13 трижды фиксировал шумы кораблей противника, но до атак дело не дошло.

21 октября С-13 перешла к Виндаве, но спустя четыре дня был получен приказ в светлое время суток находиться на юго-западных подходах к бухте Лыу (о. Сааремаа) — в районе, откуда 24-го октября тяжелые корабли Krigsmarine вели бомбардировку советских частей на полуострове Сырве. А.И. Маринеско оставался в бухте и в темное время суток. С учетом того, что в этот момент обстановка на сырве временно

стабилизировалась, и крейсера противника не появлялись, ни одной цели для атаки обнаружить не удалось. 11 — го ноября 1944 года С-13 ошвартовалась у причалов Ханко, в начале декабря прошла докование в Хельсинки, после чего с 22 декабря находилась на Ханко. Отмечая смелость А.И. Маринеско, проявленную при артиллерийской атаке «Zigfrid», командир Бригады подводных лодок Верховский все-таки остался недоволен пассивностью при обнаружении шумов и неправильной организации поиска, поэтому поставил за поход лишь удовлетворительную оценку. А.И. Маринеско был награжден орденом Боевого Красного Знамени.

Скоро из-за поведения командира С-13 стал вопрос о предании его суду военного трибунала. В политдонесении было написано: *«...дважды без разрешения командира Дивизиона ходил в город Ханко, где пьянствовал и имел связь с финскими женщинами...»*.



Дело дошло до командующего КБФ, который принял решение — провести суд после возвращения из очередного похода.

В последующем политдонесении писалось: *«решение о предоставлении возможности выхода в море капитану 3 ранга А.И. Маринеско до разбора его дела в суде, как показывает результат Боевого похода, себя оправдало. Командир подводной лодки С-13 на позиции действовал смело, спокойно решительно, противника искал смело и грамотно»*.

В третий Боевой поход С-13 отправилась 11 января 1945 года и находилась на позиции между маяком Риксхефт и Кольбергом с вечера 13-го января. К этому времени противнику удалось наладить противолодочную оборону своих коммуникаций, но проявляемая А.И. Маринеско активность должна была привести к успеху. После нескольких неудачных попыток атаковать конвой, которые срывались из-за опасности столкновения с кораблями охранения или штормовой погоды. Вечером 30 января в районе маяка Хела произошла встреча с крупным лайнером — «Vilgelm

Gustlov». Акустик старшина 2 статьи И.М. Шпанцев уловил шумы винтов и доложил в центральный пост: «Слева 160 градусов — шум винтов крупного судна!». А.И. Маринеско сориентировался мгновенно: оценил обстановку и повернул С-13 на противника. Вскоре акустик доложил: «Пеленг быстро меняется на нос!» — цель уходила на запад, притом быстро, в подводном положении за ней не угнаться. В Центральном Посту прозвучала команда командира: «К всплытию!». А.И. Маринеско решил атаковать противника из надводного положения и со стороны берега. Прижимаясь к берегу, С-13 легла на тот же курс, что и противник, и пошла вдогонку за лайнером. Кроме командира подводной лодки, на мостик поднялись командир штурманской боевой части капитан-лейтенант Н.Я. Редкобородов и старший краснофлотец А.Я. Виноградов.



В холодную погоду и при непроглядной темноте преследование продолжалось около 2 часов. Были моменты, когда С-13 развивала скорость более 16 узлов. Командир электромеханической боевой части капитан-лейтенант Я.С. Коваленко и его подчиненные в эти моменты выжимали из главного двигателя все, однако дистанция до цели не уменьшалась. Тогда А.И. Маринеско вызвал наверх командира БЧ-5 и приказал хотя бы на время развить форсированный ход. И только когда скорость составила 19 узлов, дистанция стала сокращаться.

Налетавшие снежные заряды временами скрывали цель. Поравнявшись с нею, С-13 резким поворотом вправо вышла на Боевой курс. Вниз последовала команда: «Первый, второй, третий и четвертый торпедные аппараты — «Товсь!», а в 23 часа 8 минут последовала команда: «Пли!»; до цели было всего пять кабельтовых. Менее чем через минуту раздались три мощных взрыва. С мостика видели, как одна торпеда взорвалась в районе

фок-мачты, другая — в средней части судна, а третья — под грот-мачтой. Четвертая торпеда не вышла из аппарата. Лайнер «Вильгельм Густлов» водоизмещением более 25000 тонн, с дифферентом на нос и большим креном на левый борт, стал погружаться, а через несколько минут затонул. Через полчаса появились четыре немецких сторожевых корабля, миноносец и два тральщика, которые начали спасать пассажиров. Два сторожевика и тральщик начали поиск подводной лодки, их прожекторы, прорывая темноту, искали С-13. Вскоре стали рваться глубинные бомбы. А.И. Маринеско, вместо того чтобы уйти в море на большие глубины, повернул к берегу и лег на грунт. Ход атаки в корабельных документах отражен следующим образом:

Время	Курс, град	Балтийское море. Вторник 30 января
19.15	—	Ш=55°13'3, Д=17°41'5. Оторвались от грунта
19.17	Пер.	Пущены электромоторы. Дали ход 3 узла
19.29	335	Продута средняя группа ГВ. Отдраен рубочный люк
19.34		Продут главный балласт. Пущен левый дизель. Ход 9 узлов
19.41	140	Пущен правый дизель. Ход 12 узлов
19.45		Начата зарядка аккумуляторных батарей
20.00		Ветер норд-вест – 5 баллов. Море свежее
20.12	190	
20.24		Маяк Стиле – 210 град., маяк Розеве – 154 град. Попр. ГК-0 град
20.50	105	
21.05		Маяк Стиле – 223 5 град., маяк Розеве – 153 град. Попр. ГК-0 град
21.10		Ш=55°02'2, Д=18°11'5. Справа 50 град. белый постоянный огонь, слева 30 град. два белых постоянных огня
21.15		Объявлена боевая тревога. По пеленгу 70 град. обнаружен лайнер с затемненными ходовыми огнями, по пеленгу 65 град. дозорный СКР

21.20		Остановлен левый дизель. Ход 9 узлов
21.24	15	
21.25		Дозорный корабль скрылся
21.27	345	Принят главный балласт в концевые группы
21.31	353	
21.32	340	
21.35		Пущен левый дизель. Ход 12 узлов
21.41		Продут главный балласт в концевых группах
21.44		Дан ход 14 узлов
21.55	280	При сближении обнаружили, что ПЛ находится на курсовом угле лайнера 120 град. Дан ход оба полным, курсом 280 град. со скоростью 15 узлов
22.37		Дан ход оба самый полный — 18 узлов
22.55	300	
23.01		Остановлен правый дизель. Ход 9 узлов
23.04		Легли на боевой курс. Ход 6 узлов
23.05	15	Аппараты «Товсь»
23.08		Аппараты «Пли». Произвели торпедный залп из носовых аппаратов 1, 3, 4. Пеленг на цель 33,5 град., дистанция 4,5 каб.
23.09		Взорвались три торпеды, попавшие в левый борт лайнера. Первая торпеда взорвалась через 37 секунд. Лайнер накренился на левый борт и начал тонуть. Ш=55°08'4. Д=17°41'5. Остановлен дизель. Пущены электромоторы.
23.10		Левый борт лайнера ушел под воду. По пеленгу 25 град. на горизонте включен прожектор в сторону ПЛ. Циркуляция вправо. Срочное погружение Ш=55°07'8, Д=17°41'8.
23.12		Погрузился на глубину 20 метров
23.14	110	
23.20		Удифферентовали ПЛ на глубине 20 метров
23.26		По пеленгу 240 град. акустик слышит работу УЗПН
23.30	80	
23.45		По пеленгу 105 град. акустик слышит шум винтов миноносца
23.49	0	В район потопления лайнера пришли семь кораблей: миноносец, 4 СКР, 2 ТЩ. Два СКР и один ТЩ начали преследование ПЛ. Ш=55°08'7, Д=17°45'0. Начали маневрирование от преследования
00.00	Пер.	Ш=55°08'0, Д=17°44'8
4.00	0	Ш=55° 6'5, Д=17°53'6. Оторвались от преследования двух СКР, одного ТЩ. Во время преследования было сброшено 12 глубинных бомб. ПЛ повреждений не имеет

Единственный конвоир лайнера — миноносец «Leve» в момент преследования и атаки находился далеко за кормой лайнера и сразу занялся спасением пассажиров, присоединившийся позднее миноносец Т-36 сбросил двенадцать

глубинных бомб, чтобы помешать С-13 вторично выйти в атаку.

До недавнего времени считалось, что вместе с лайнером погибло 406 из 918 матросов и офицеров 2-го батальона 2-й учебной дивизии подводных сил, 91 из 173 членов экипажа, 246 из 373 женщин-военнослужащих Grigsmarine и около 4600 из 5100 бещенцев и раненых, но после 1997 года ведущий немецкий исследователь гибели «Vilgelm Gustlov» Х. Шен, бывший в 1945 году пассажирским помощником капитана лайнера, в очередной раз изменил цифру погибших. Ссылаясь на данные под присягой бывшего санитарного обер-фенриха В.Терреса, он заявил, что лайнер принял не чуть более 5000 беженцев, как считалось ранее, а около 9000, что увеличивает цифру погибших вместе с судном с примерно 6000 до 9300, и официально на сегодняшний день немцы приводят именно эти данные.

С-13 продолжила крейсерство и 3 февраля при попытке атаковать подверглась нападению сторожевого катера противника. 6 февраля С-13 обстреляли с немецкой подводной лодки.

10 февраля в 45 милях к северу от маяка Ярославец А.И. Маринеско обнаружил крупный транспорт «General Shtoiben», следовавший в охранении миноносца и катера-торпедолова с погашенными ходовыми огнями.



Его эскорт составляли миноносец Т-196 и торпедолов ТФ-10. Четыре часа А.И. Маринеско маневрировал, зная о присутствии противника благодаря акустической станции и наблюдал его лишь последние сорок минут. Преследовать «генерала Штойбена» пришлось на скоростях от 12 до 18 узлов. Из-за помех со стороны охранения залп был произведен с дистанции 12 кабельтов из кормовых торпедных аппаратов, и, тем не менее, обе торпеды попали в цель.

Ход этой атаки в документах отражен следующим образом:

Время	Курс, град	Балтийское море. Пятница 9 февраля
20.05	180	Ш=55°26'0, Д=18°02'0. Всплыли в надводное положение. Ветер зюйд-ост 2 балла, море — 1 балл, видимость 10–15 кабельтовых
20.08		Остановлены электромоторы. Пущен левый дизель, ход 9 узлов
20.15		Пущен правый дизель. Ход 12 узлов
20.17		Начали зарядку аккумуляторных батарей
21.00		Начали выполнять противолодочный зигзаг № 11. Генеральный курс 180 град
22.02	0	Легли на генеральный курс 0 град
22.15		Ш=55°07'7, Д=18°03'5. Справа 10 град. обнаружен шум винтов двухвинтового большого корабля
22.24		Прекратили выполнять зигзаг
22.27		Остановлены дизеля для определения стороны движения корабля
22.29		Акустик слышит слева 15 град. шум винтов двухвинтового большого корабля. Пущены дизеля. Циркуляция влево
22.31	285	Объявлена боевая тревога. Шум винтов справа 20 град
22.34		Остановлены дизеля, дан ход электромоторами для улучшения прослушивания шума. Циркуляция вправо
22.37	0	
22.43	90	
22.52	0	
22.58	270	
23.05	280	По пеленгу 305 град. шум винтов стал удаляться
23.09		Остановлены электромоторы, пущены дизеля, дан ход 12 узлов
23.14	305	
23.15		Увеличили скорость до 14 узлов
23.19		Остановлены дизеля. Шум винтов по пеленгу 305 град
23.20		Пущены дизеля. Дан ход 12 узлов
23.25		Пошел дождь
23.31		Увеличили ход до 14 узлов
23.37		Уменьшили ход до 12 узлов. Шум винтов по пеленгу 305 град
23.39		Увеличили ход до 14 узлов
23.44		Увеличили ход до 17 узлов
23.53		Увеличили ход до 18 узлов
00.00		Ш=55°17'0, Д=17°49'5. Ветер зюйд-ост 3 балла. Видимость до 5 кабельтовых

00.19		Уменьшили ход до 12 узлов для прослушивания горизонта. Шум винтов по пеленгу 280 градусов
00.21	280	Увеличили ход до 18 узлов
00.27		Слышен запах угольного дыма. Уменьшили ход до 12 узлов
00.30		По пеленгу 280 град. обнаружили два постоянных белых огня (гакобортных). Увеличили ход до 18 узлов
00.56		Уменьшили ход до 12 узлов
1.03	230	Легли на курс 230 град. для выхода к кораблю со стороны берега. Перестал идти дождь
1.11	240	
1.13		Увеличили ход до 18 узлов
1.22	250	
1.27	270	
1.33	290	Со стороны берега небо очистилось от облаков. Видимость 15 каб. Легли на курс 290 град. для выхода мористее в темную часть горизонта
1.45	300	
2.05	270	
2.10	250	Носовые аппараты «Товсь». Виден неясный силуэт большого корабля и трех меньших силуэтов
2.20	240	
2.32	222	Определен состав каравана. Легкий крейсер, предположительно «Эмден», в охранении 3 миноносцев. Один миноносец впереди с гакобортными огнями. В кильватере лежит крейсер с затемненными ходовыми огнями и два миноносца по корме крейсера уступом вправо и влево без огней
2.38	250	Легли на параллельный курс 250 град., определили скорость движения крейсера – 16 узлов
2.43	270	
2.47	340	
2.49	0	Миноносец, идущий по корме крейсера уступом вправо, не дал возможности выйти в атаку носовыми ТА. Легли на курс 0 град. для атаки кормовыми ТА на отходе. Уменьшили ход до 12 узлов
2.50		Произведен двухторпедный кормовой залп по крейсеру. Пеленг 158,5 град., дистанция 12 каб., интервал 14 секунд. Увеличили ход до 18 узлов
2.52		Взорвались две торпеды, попавшие в крейсер. Взрыв первой очень сильный и сопровождался огнем. Ш=55°18'0, Д=16°38'5
2.53	40	
3.02	0	Последовало три сильных взрыва на крейсере, после которых появилось зарево огня, которое спустя полминуты быстро скрылось. В районе потопления наблюдалось скопление дозорных кораблей, которые освещали горизонт прожекторами и осветительными ракетами

На «General Shtoiben» на момент торпедирования находилось 2680 военнослужащих Вермахта, сто солдат, около 900 беженцев, 270 лиц медперсонала Kriegsmarine и 285 членов экипажа судна

(из них — 125 военнотолужащих). Сполслоь 659 человек.

15 февраля С-13 прибыла в Турку. Спустя пять дней командование КБФ точно знало о потоплении подводной лодкой «Vilgelm Gustlov», поскольку описание торпеддированного лайнера в точности совпало с его фотографией, опубликованной в финской газете. В результате удачного проведения двух атак А.И. Маринеско стал самым результативным подводником Великой Отечественной войны советского ВМФ. В заключении, составленном по Боевому походу, командир Дивизиона капитан 1 ранга А.Е. Орел написал: «1. На позиции действовал смело, спокойно и решительно, противника искал активно и грамотно. 2. В 21.10. 30 января обнаружил лайнер водоизмещением, считал 18–20 тысяч тонн, атаковал в 23.08 и утопил трехторпедным залпом. 3. 9 февраля в 22.15 ШП обнаружил шум большого двухвинтового корабля. Умело используя акустику, определил сторону движения противника и на большом ходу сблизился с ним. Сблизившись, визуально четко установил, что идет легкий крейсер типа «Эмден» в охранении трех миноносцев в ночном ордере. В 2.50 10 февраля атаковал кормовыми, стрелял интервально двумя торпедами, попадания торпед наблюдал...». В выводах относительно результатов этого похода командир Дивизиона отметил следующее: «Командир ПЛ капитан 3 ранга Маринеско за потопление лайнера «Vilgelm Gustlov» с большим количеством немецких подводников и потопление легкого крейсера типа «Эмден» заслуживает высшей правительственной награды — звания Героя Советского Союза».



Но командование КБФ потребовало подтверждение разведки, а без него потопление лайнера и транспорта вылилось в следующее: капитан 3 ранга А.И. Маринеско, капитан-лейтенанты Л.П. Ефременков, Н.Я. Редко-бородов, К.Е. Василенко, инженер-лейтенант Я.С. Коваленко, мичманы П.Н. Наболов и Н.С. Торопов были награждены орденом Красного Знамени. Ордена Отечественной войны 1-й степени удостоились инженер-

лейтенант П.А. Кравцов, мичман В.И. Пospelов, старшины 2-й статьи А.Н. Волков, В.А. Курочкин, А.Г. Пихур, ордена Отечественной войны 2-й степени — старшие краснофлотцы И.М. Антипов, А.Я. Виноградов. 20 апреля 1945 года подводная лодка С-13 стала Краснознаменной.



В последний Боевой поход С-13 вышла 20 апреля 1945 года. Занимала позицию южнее Готланда, на коммуникации Либава — Свинемюнде, затем — севернее Штольпемюнде, а начиная с ночи на 8 мая — северо-западнее Либавы. Выйти в атаку ни разу не удалось, сама С-13 четырежды становилась объектом нападения немецких подводных лодок и самолетов.

23 мая 1945 года С-13 вернулась в базу. После войны подводная лодка С-13 служила на Балтике. 7 сентября 1954 года С-13 выведена из боевого состава, разоружена и переоборудована в плавучий Кабинет Боевой Подготовки 2-го Высшего Военно-Морского Училища (6 октября 1954 года получила наименование «КБП-38»). 23 марта 1956 года КБП-38 переведен в группу плавсредств НИИ ВМФ №11.



17 декабря 1956 года подводная лодка С-13 исключена из списков кораблей ВМФ СССР и сдана на разборку. Подводная

лодка С-13 совершила четыре Боевых похода: 02.09.1942-19.10.1942; 01.10.1944– 11.11.1944; 11.01.1945– 15.02.1945; 20.04.1945– 23.05.1945.

Потопила пять транспортов (44.138 брт), один повредила (563 брт): 11.09.1942 ТР «Gera» (1.379 брт); 11.09.1942 ТР «Ussi X» (2.325 брт); 17.09.1942 ТР «Anna B» (290 брт); 30.01.1945 ТР «Vilhelm Gustlov» (25.484 брт) 10.02.1945; ТР «General Shtoiben» (14.660 брт), повредила траулер «Zigfrid» (563 брт).

Тактико-Технические Данные подводной лодки С-13:

Водоизмещение: надводное/подводное — 837/1084,5 тонн.
Размеры: длина 77,7 метров, ширина 6,4 метра, осадка 4,35 метра. Скорость хода: надводная/подводная -19,8/8,9 узлов.
Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л. с., 2 электромотора по 550 л. с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



Тральщик Т-34



Построен в 1934 году как буксирный пароход на ленинградском заводе «Петрозавод». 15 июля 1939 года призван в Военно-морской флот, переоборудован в тральщик и 27 ноября 1939 года вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота. Участвовал в Советско-финской войне. 24 июля 1940 года

тральщик возвращен Народному Комиссариату Речного Флота.

27 июня 1941 года пароход мобилизован и вновь переоборудован в тральщик, и 2 июля 1941 года вошел в состав Краснознаменного Балтийского флота. Переименовывался несколько раз: №-72 до 29 июня 1941 года, до 2 июля 1941 года №-40, до 25 июля 1941 года №-43, с 7 сентября 1941 года №-34, с 5 июня 1944 года Т-34.

После окончания Второй мировой войны возвращен Беломорско-Онежскому пароходству. В 1960-х годах работал как буксирное и обстановочное судно Онежского технического участка Управления Беломорско-Балтийского канала.

Тактико-Технические Данные тральщика Т-34

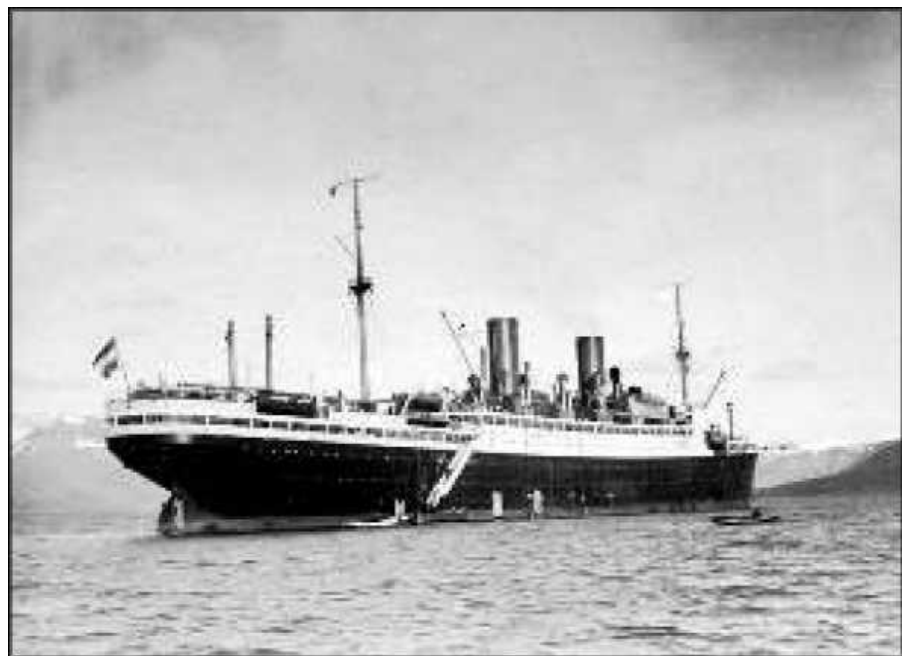
Водоизмещение 470 тонн. Размещения 38.1x7.6 x 3 метра. ГЭУ котломашинная двухвальная, 450 л. с. Скорость 9/6 узлов, дальность 1285 миль. Вооружение: пулеметы 2x45 мм, 2x7.62 мм, тралы Шульца и змейковый. Экипаж 48 человек.

Гибель «Wilhelm Gustloff» и «General Steuben» в ряду крупнейших морских катастроф

Судно	Страна	Тоннаж	Год	Число жертв	Причина гибели
Гойя	 Германия	5230	1945, 4 апреля	~ 7000	 Атака ПЛ И-3
Juny Maru	 Япония	5065	1944, 18 сентября	5620	 Атака ПЛ HMS Tradewind
Toyama Maru	 Япония	7089	1944, 29 июня	5600	 Атака ПЛ USS Sturgeon
Кап Аркона	 Германия	27561	1945, 3 мая	5594	 Атака авиации
Вильгельм Густлофф	 Германия	25484	1945, 30 января	~ 5300	 Атака ПЛ С-13
Армения	 СССР	5770	1941	~ 5000	 Атака авиации
Ryusei Maru	 Япония	4861	1944, 25 февраля	4998	 Атака ПЛ USS Rasher
Донья Пас	 Филиппины	2602	1987	~ 4375	Столкновение с танкером и пожар
Ланкастрия	 Великобритания	16243	1940	~ 4000	 Атака авиации
Генерал Штойбен	 Германия	14660	1945	3608	 Атака ПЛ С-13
Тильбек	 Германия	2815	1945, 3 мая	~ 2800	 Атака авиации
Зальцбург	 Германия	1759	1942	~ 2000	 Атака ПЛ М-118
Титаник	 Великобритания	52310	1912	1514	Столкновение с айсбергом
Худ, линейный крейсер	 Великобритания	41125	1941, 24 мая	1415	 бой с немецкими кораблями
Лузитания	 Великобритания	31550	1915	1198	 Атака ПЛ U-20



Лайнер «Vilhelm Gustloff»



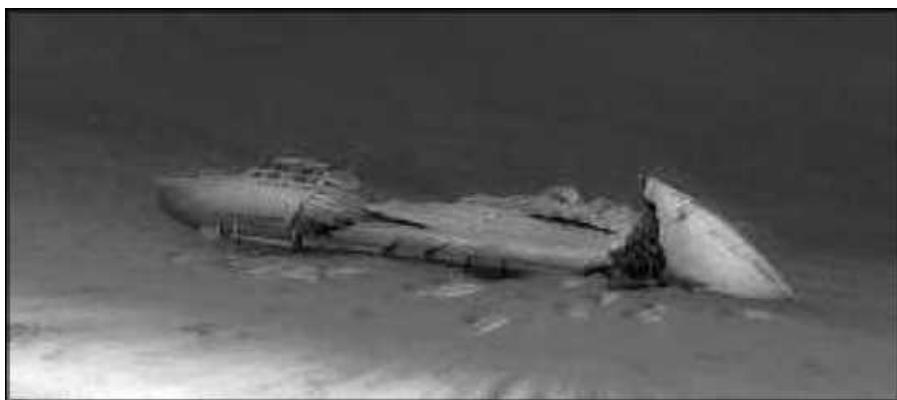
Военный транспорт «General Steuben»



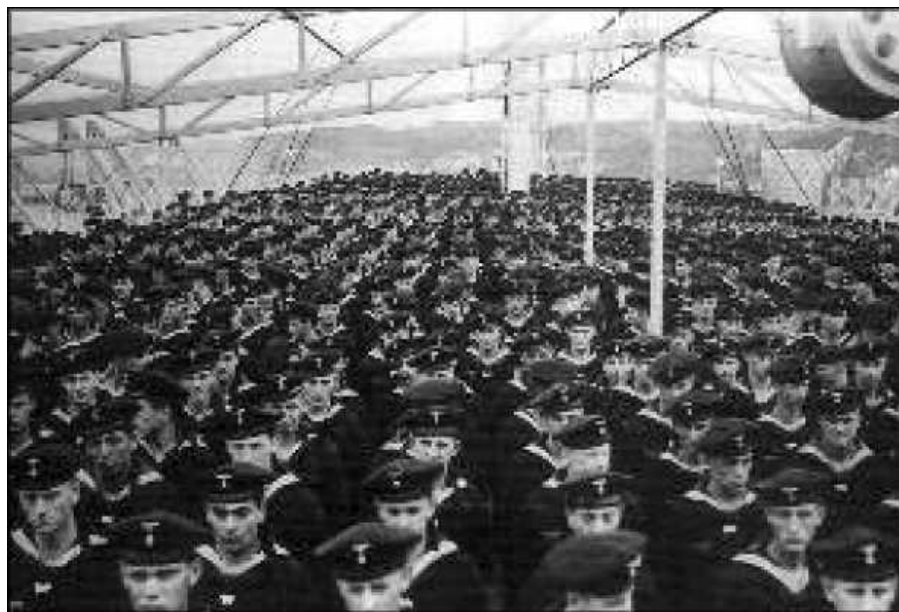
Места попаданий торпед в борт лайнера «Vilhelm Gustloff»



Модель лайнера «Vilhelm Gustloff»



Лайнер «Vilhelm Gustloff» на дне



Подводники Kriegsmarine на палубе лайнера «Vilhelm Gustloff»

Tysk ångare till botten med 7000 personer

Sjönk inom 15 minuter efter torpedering utanför Danzig.

Fyra tyska transportfartyg sänkta av ryska marinflyget.



Illustration av torpedering av transportfartyget "Vilhelm Gustloff" av ett sovjetiskt flygfartyg. (Svea, 1945)

Stockholm söndag

(7h30) Det tyska fartyget Wilhelm Gustloff på 25,000 ton torpederades i torsdags kväll eller i går i det östra Östersjön och sjönk, enligt preliminära uppgifter, endast 996 sekunder. På fartyget befann sig 3,700 utländska krigsfångar, som skulle sändas ut i den österrade krigsfångenskapen och över 4 000 flyktingar från öster, med kvinnor och barn. Tre minuter efter torpederingen fick fartyget slagande och sjönk fem minuter senare.

Fartyget, som tillhörde den tyska Reichsmarinens flotta, var på väg från Danzig till Königsberg i juni 1945, då det förde hit den tyska truppen till Leningrad.

Eden skall konferera i Italien.

Insatserna i de italienska krigsstatistiska myndigheterna skola diskuteras.

London söndag

Frankrike hotas av hungersnöd

„Folket hungertvå och mer frukt av under och uppgifterna“

London söndag

Сообщение в германской газете о гибели «Vilhelm Gustloff». 1945 год

Письмо адмирала А.Е. Орла

ПИСЬМО АДМИРАЛА А.Е. ОРЛА
ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕМУ ВОЕННО-МОРСКИМ ФЛОТОМ
АДМИРАЛУ ФЛОТА ТОВ. В.Н. ЧЕРНАВИНУ ЧЛЕНУ ВОЕННОГО
СОВЕТА — НАЧАЛЬНИКУ ПУ ВМФ ВИЦЕ — АДМИРАЛУ ТОВ.
В.И. ПАНИНУ



В марте сего года ко мне обратился заместитель начальника ПУ ВМФ контр-адмирал В.И. Захарцев (исх. № 727/1-204 от 9.03.1988 г.) с просьбой изложить личное мнение о бывшем командире подводной лодки «С-13» капитана А.И. Маринеско в связи с тем, что «в адрес Главнокомандующего ВМФ, ПУ ВМФ, вышестоящих партийных руководящих партийных органов и управлений поступают заявления, о полной реабилитации... А.И. Маринеско, присвоения ему посмертно звания Героя Советского Союза». «Ваше мнение, — писал В.И. Захарцев, — будет учтено при подготовке ответов заявителям статей в военной печати»...

Как бывший командующий ДКБФ, в годы Великой Отечественной войны прямой, и непосредственный начальник А.И. Маринеско (с мая 1943 г., по июнь 1945 г., командир 1-го дивизиона подводных лодок БПЛ КБФ), как член КПСС с 1937 г., рекомендовавший его в 1944 г., в ряды партии, я охотно откликнулся и 15 апреля с. г. направил в адрес т. В. Захарцева обстоятельный ответ на 15 страницах. При этом старался быть объективным и беспристрастным, опирался на факты и документы, выразил своё мнение, а также изложил аттестационные материалы на Маринеско в предвоенные и

военные годы (с указанием фамилий начальников, аттестовавших его). Эти материалы были собраны мною в 1975–1976 гг. в ЦВМА г. Гатчина, где я работал, собираясь написать о командирах ГШ, погибших в Великую Отечественную войну или умерших в послевоенные годы. Эти материалы хранятся у меня и сейчас.

Нет смысла повторять содержание моего письма т. В.И. Захарцеву. Однако хочу подчеркнуть главное. По моему глубокому убеждению, А.И. Маринеско, как и многие его бывшие товарищи, призванные из торгового флота, прошёл сложный путь, прежде чем занял командирское место в центральном посту подводного корабля. И всё же он выделялся среди них своей индивидуальностью, самобытностью. По характеру он всю жизнь и на всех должностях отличался общительностью, вниманием к товарищам и заботливостью о подчинённых. Как морской офицер имел высокую штурманскую и тактическую подготовку, отличные качества моряка. Он был предан Родине, умел быстро ориентироваться в боевой обстановке, принимать правильные и смелые решения. Высокий уровень подготовки экипажей пл «М-96», «С-13», которыми он командовал, успехи в боевых походах подтверждают деловые и командирские качества А.И. Маринеско.

В то же время это была сложная, противоречивая и беспокойная натура. Отличные боевые качества сочетались в нём с серьёзными недостатками и слабостями. Он был самолюбив до вспыльчивости, нередко становился излишне прямолинейным, задиристым и несдержанным. Эти качества в одних случаях помогали ему командовать кораблём, успешно воевать, а в других — создавали немалые трудности в службе. Поэтому, очевидно, его флотская служба не всегда шла в ногу с боевыми успехами и в конечном счёте закончилась весьма печально. Его дисциплинарные проступки, связанные с пьянством на берегу и бытовой распущенностью, иногда доходили, что называется, до крайностей, и они мною, как коммунистом и адмиралом не могут быть оценены иначе, как отрицательно.

Тем не менее, заслуги командира пл «С-13» капитана 3 ранга А.И. Маринеско перед Родиной неоспоримы. Боевой поход этой подводной лодки в январе 1945 года вошёл в историю Советского Военно-Морского флота. Вот как оценивают его видные военачальники и учёные флота.

Адмирал флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов: — «На флотах боевая тревога». М.: Воениздат, 1971, стр. 6: «Потопление «Вильгельма Густлова» явилось значительным событием даже на фоне наших крупных побед в те дни».

«Атакуют «С-13». Журнал «Нева» № 7, 1968 г., стр. 150154: «...

изумительный подвиг А. Маринеско в то время не был оценён по заслугам». И далее: «История знает немало случаев, когда геройские подвиги, совершённые на поле боя, долгое время остаются в тени и только потомки оценивают их по заслугам. Бывает и так, что в годы войны крупным по масштабам событиям не придаётся должного значения, донесения о них подвергаются сомнению и приводят людей в удивление и восхищение значительно позже. Такая судьба постигла аса-подводника А.И. Маринеско. Александра Ивановича уже нет в живых. Но подвиг его навеки останется в памяти советских моряков».

2. Адмирал Флота Советского Союза И.С. Исаков: «Морское притяжение» М.: Воениздат, 1964 г. стр. 96: «... героическим подвигом является беспримерный успех атак подводной лодки «С-13».

3. Адмирал В.Ф. Трибуц (в годы войны командующий КБФ): «Балтийцы наступают». Калининград, 1968 г. стр. 333: «Подводная лодка «С-13», которой он командовал, совершила... замечательный подвиг.

4. Адмирал Ю.А. Пантелеев (в годы войны начальник штаба КБФ). Журнал «Нева» № 7, 1968 г. стр. 153: «В годы Великой Отечественной войны Маринеско быстро стал известен, как ас подводных атак».

5. Капитаны 1 ранга В.И. Дмитриев (кандидат исторических наук, доцент) О.Г. Чемесов. — «В глубинах Балтики». М.: Воениздат, 1968 г. стр. 128: «11 января для нарушения морских вражеских перевозок... вышла из Ханко подводная лодка «С-13», в командование которой 19 апреля 1943 г. вступил капитан 3 ранга Маринеско, успевший зарекомендовать себя талантливым подводником».

6. Доктор военно-морских наук, профессор капитан 1 ранга Л.А. Емельянов. «Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне». М.: Воениздат 1981 г. стр. 92: «Исключительного результата добился экипаж подводной лодки «С-13» (командир капитан 3 ранга А.И. Маринеско)».

7. «Боевой путь Советского Морского Флота». М.: Воениздат 1968 г., стр. 306 под редакцией доктора исторических наук А.В. Басова с предисловием Главнокомандующего Военно-Морским Флотом Героя Советского Союза, адмирала флота В.Н. Чернавина: «Наиболее ярко тактическое мастерство и мужество проявил экипаж подводной лодки «С-13», которой командовал капитан 3 ранга Александр Иванович Маринеско... за выдающиеся успехи все члены экипажа «С-13» были удостоены правительственных наград.

Подводная лодка «С-13» Указом Президиума Верховного

Совета СССР от 20 апреля 1945 г. была награждена орденом «Красного Знамени».

В сущности, к такому выводу пришёл и я в феврале 1945 г. Изучив документы, материалы вахтенных журналов, отчёты командира «С-13», обстоятельно побеседовав с ним и другими офицерами лодки, я высоко оценил результаты похода, действия А.И. Маринеско, всего экипажа и представил Александра Ивановича к званию Героя Советского Союза, а подводную лодку — к присвоению гвардейского звания. Подлинник этого представления хранится в ЦА ВМФ в г. Гатчина. (Фонд 2.34), опись 6 (00532), порядковый номер 138 (166), лист 7. Копию наградного листа на А.И. Маринеско высылаю Вам.

Однако моё представление командованием БПЛ поддержано не было. На нём есть резолюция врио командира БПЛ Л.А. Курникова «Ходатайствую о награждении орденом Красного Знамени». Таким образом, капитан 3 ранга Маринеско и ещё семь человек были награждены орденами Красного Знамени, остальные — другими орденами и медалями.

Должен подчеркнуть, что я и сейчас твёрдо придерживаюсь мнения, что А.И. Маринеско следовало бы присвоить звание Героя Советского Союза. Что же касается его неблагоприятных поступков в дальнейшем, то он за это был наказан слишком сурово: снят с должности, понижен в воинском звании на две ступени и уволен с флота. Размышляя об этом, Н.Г. Кузнецов писал в уже названном журнале «Нева» № 7 1968 г.: «Наказание в данном случае не исправило человека. Оно сломало его. Спасательный круг не был подан вовремя. Что послужило толчком к такому поведению А. Маринеско, которое повлекло за собой увольнение с флота? Конечно, то, что подвиг его не оценили по заслугам. Он «закусил удила» и начал выражать свой протест недостойным поведением». Я разделяю эту точку зрения. Только в 1960 году на чашу весов беспристрастно были положены его заслуги, приказом Министра обороны Маринеско был восстановлен в звании капитана 3 ранга. Но это было сделано слишком поздно.

Список авторов научных трудов или литературных публикаций, высоко оценивающих боевые заслуги Маринеско, а также описывающих боевые походы всех других пл, весьма солидный, его можно продолжать и продолжать. Я не припомню, чтобы в каких-либо публикациях ставились под сомнение боевая деятельность А.И. Маринеско.

Правда, имел место прецедент, когда автор Ф. Медведев в статье «Враг не ушёл», опубликованный в газете «Страж Балтики» 17 сентября 1968 г., допустил ряд неточностей, связанных с потоплением лайнера фашистской Германии «Вильгельм

Густлов». В ответ на это необъективное выступление в той же газете 22 ноября 1968 года последовала статья вице-адмирала в отставке Н.К. Смирнова (в годы войны член Военного совета КБФ) под названием «Как был совершён подвиг», в котором он обстоятельно указывает на ошибки автора в освещении боевой деятельности «С-13» и высоко оценивает действия командира, а также экипажа.

В этой связи, сегодня особенно кощунственно звучит приказание бывшему начальнику политотдела соединения подводных лодок контр-адмиралу В. Иванову со стороны члена Военного совета — начальника ПУ ДКБФ вице-адмирала А.И. Корниенко о снятии с основной стелы памятника фамилии Маринеско и исправления на ней текста. (Из письма В.Ф. Иванова главному редактору газеты «Известия», секретарю парткома редакции, копия в редакцию газеты «Красная Звезда», 24 июня 1968 года). Доводы Корниенко по этому случаю, что нет, мол, постановления ЦК КПСС и Советского правительства об увековечении персональной памяти Маринеско, явно несостоятельны. Вряд ли начальник ПУ ДКБФ не знал ранее, что подводники собираются ставить этот памятник в честь «С-13» и её командира.

Вот пример двух подходов, двух позиций, двух членов Военного совета Балтийского флота. Уверен, будь жив вице-адмирал Смирнов, он бы не допустил подобной вольности и произвола в отношении памятника, созданного по инициативе и на средства самих подводников.

Огорчает и позиция зам. начальника политуправления ВМФ контр-адмирала В.И. Захарцева, который не счёл нужным поставить меня в известность о получении моего письма и как оно будет использовано. Не было учтено моё мнение и «при подготовке статей в военной печати». В ней за последние месяцы не появилось ни одной объективной публикации о Маринеско и его экипаже. Напротив, газета Балтийского флота «Страж Балтики» опубликовавшая статью капитана 3 ранга В. Вербицкого под заголовком «У каждого есть в жизни высота (...), очевидно, задалась целью принизить значение боевого успеха, фальсифицировать обстоятельства боевого похода «С-13», обстановку на море во время атак. Корреспондент, готовивший столь ответственный материал, даже не беседовал с оставшимися в живых офицерами этой лодки — бывшим штурманом Н.Я. Редкобородовым и бывшим командиром БЧ-5 Я.С. Коваленко, другими членами экипажа, с бывшим членом парткомиссии при политотделе БПЛ КБФ капитаном 1 ранга в отставке В.Е. Коржом и со мной — бывшим командиром 1-го дивизиона этой бригады.

Журналист использовал лишь рассказ бывшего командира пл «Лембит», входившей в состав 1-го дивизиона БПЛ капитана 1-го ранга А.М. Матиясевича, который изложил обстоятельства боевых атак «С-13» в ложном свете, причём, не только в беседе с корреспондентом, но и в своей книге «По морским дорогам». Его мысли о значении потопления «Вильгельма Густлова» расходятся с оценкой, данной этому событию Н.Г. Кузнецовым в 1968 году, на чьё высказывание я ссылался выше.

Чего стоит один «многозначительный» вывод автора статьи в газете, утверждающего, что «...с точки зрения военно-морского искусства, тактики, эта атака («В. Густлова») ничего выдающегося из себя не представляет...» Такой вывод мог сделать только невежда или злопыхатель. Резонно напрашивается вопрос: как смотрит на подобную ревизию установившихся взглядов и оценок руководство ДКБФ?

Тенденциозно подобранные и подтасованные факты из биографии Маринеско, «выгодно» оборванные цитаты из литературы и документов, фальсификация некоторых из них по времени — таковы приёмы «знатока» оперативного искусства и тактики, в пользу которого становится корреспондент. Он исказил позицию ветеранов на встрече «за круглым столом» в Таллинне, о чём рассказали в беседе со мной участники этой встречи. Герой Советского Союза капитан 1 ранга в отставке С.П. Лисин, капитан 1 ранга в отставке В.Е. Корж, члены экипажа пл «С-13», бывшие старшины команд П. Масенков, В. Пospelов (в войну секретарь парторганизации подводной лодки). Но и это ещё не всё. Вербицкий, например, ссылается на якобы мой рапорт о необходимости отстранения Маринеско от командования подводной лодкой, т. к. из-за «систематического употребления спирта и водки» он «порядка на корабле обеспечить не может; и дальнейшее пребывание в должности командира недопустимо».

Во-первых, я такого рапорта не помню, работая в архиве, его не встречал. Однако, допустил, что он был. Но как тогда командование продолжало держать Маринеско в должности командира лодки до осени 1945 года, доверяло ему выход в море на боевую подготовку и самостоятельный переход из Турку в Лиенау? Кстати, в Турку пл «С-13» некоторое время оставалась вообще одна под командованием, как утверждает автор, «эпилептика» (!?)

Во-вторых, и это, пожалуй, самое грубое искажение, — в приводимом газетой рапорте есть ссылка на дисциплинарные проступки, относящиеся к концу мая 1945 года. Допустим это так, но проступки, относящиеся к концу мая, газета преподносит как причину отказа от присвоения командиру «С-13» звания Героя

Советского Союза. Причём конец мая, если к званию Героя Маринеско был представлен 20 февраля по результатам январско — февральского похода 1945 года, когда «С-13» потопила лайнер «Вильгельма Густлава», а затем транспорт «Генерал Штойбен». В представлении, правда, ошибочно указан вместо «Штойбена» крейсер «Эмден», т. к. в то время мы ещё не знали, что команда «С-13», исходя из полученной информации об обстановке в районе боевого патрулирования, приняла двухтрубный транспорт за двухтрубный крейсер. В этом нет ничего удивительного, если учесть, что «Эмден» был единственным двухтрубным германским крейсером на Балтике, а «С-13» получила информацию РДО из штаба БПЛ за подписью командира БПЛ контр-адмирала С.В. Верховского, в которой говорилось, что в этом районе находится крейсер в охранении эмэм, и ставилась задача найти и атаковать его.

Маринеско обнаружил цель. Преследовал её более 4-х часов, а затем атаковал двумя торпедами. При вспышке огня увидели, что корабль большой, двухтрубный, вот и приняли за крейсер. Ночью при большом охранении не так-то просто определить того, кого утопил. Ошибка выяснилась некоторое время спустя. Однако Вербицкий, со слов вице-адмирала в отставке Л.А. Курникова, утверждает, что мол, Маринеско, как бывший моряк торгового флота ошибиться не мог, и делает вывод, что доклад о потоплении крейсера последовал для того, чтобы получить большее денежное вознаграждение. Какое кощунство! Люди не знали, вернутся ли живыми на берег, суждено ли им увидеть родных и близких, а газета обвиняет их в крохоборстве. Это, по-моему, подло! В конце мая 1945 года, оценивается другой поход «С-13» (апрель-май), который, по-моему мнению, требовал особого разбирательства и за который никто из членов экипажа к наградам не представлялся. Был награждён Орденом Нахимова лишь контрадмирал Стеценко, который участвовал в этом походе, как начальник отдела подводного плавания штаба КБФ.

О том, что автор статьи в «Страже Балтики» не удосужился глубоко изучить материалы, связанные с боевой деятельностью А.И. Маринеско, свидетельствует, к примеру, и такой факт. В книге «Боевой путь Военно-Морского Флота» (издание 4-е, исправленное и дополненное, 1963 г.) с Вашим, Владимир Николаевич, предисловием значительно глубже, грамотнее отражает подвиг «С-13» и её командира, чем в аналогичном издании 1974 г. Если газета отрицает наличие охранения фашистского лайнера, то в настоящей монографии говорится, что «ночью 30 января 1945 года она (лодка) обнаружила огромное судно, шедшее на запад с сильным охранением...» Здесь же

впервые в этой книге большая фотография капитана 3 ранга А. Маринеско в центральном посту пл у перископа.

Однако, автору статьи всё это нипочём. Искажения, подтасовки, очернительство, к большому сожалению, допускает газета, на чьих страницах имя Маринеско, боевые дела «С-13» годами, десятилетиями ставились «потомству в пример», как образец мужества, мастерства и доблести.

Диву даёшься! Флот, который, должен гордиться подвигами активных участников суровой войны, ревниво оберегать их возвышающее мужество и храбрость, как неприкосновенный запас, как источник воспитания молодёжи, — родной флот отрешивается от их заслуг, срывает имя с памятника, шельмует в газете и при этом выдаёт себя за правдолюбца и правдоискателя.

Позволительно спросить: не это ли имел в виду т. В.И. Захарцев, когда обещал учесть моё мнение при подготовке материалов для военной печати?

В защиту подвига «С-13» и её командира в этом году выступили газеты «Известия» и ленинградская «Смена». На территории завода «Мезон», где работал А.И. Маринеско, в связи с 75-летием со дня рождения и 25-летием со дня смерти, 25 ноября 1988 года состоялся митинг и заложен памятник ему, о чём была специальная передача ленинградского телевидения. Можно привести немало примеров того, как в народе, в молодёжной среде, в многочисленных школах и среди флотской общественности чтут его имя и заслуги. И лишь Балтийский флот залпами из целых двух страниц торпедирует подвиг. Как могло руководство БФ допустить подобную близорукость?

Горько, больно и обидно читать такое. Очень хотелось бы надеяться, что справедливость всё же восторжествует.

С уважением адмирал в отставке А.Е. Орёл

10.12.1988 года

В письме адмирала в отставке Александра Евстафьевича Орла, прямого и непосредственного начальника А.И. Маринеско в годы Великой Отечественной войны, наиболее достоверно рассказано об «Атаке века» и двух последних военных походах подводной лодки С-13 и дана настоящая оценка действиям командира подводной лодки С-13.



(Архивный отдел ЦВМА в Москве фонд 101, дело 36527, листы 1-12)

«4. Боевой поход с 10 января по 15 февраля 1945 года.

10-го января получен боевой приказ командира БПЛ КБФ о занятии подводной лодкой позиции у южного побережья Балтийского моря с задачей уничтожения транспортов и кораблей противника.

11-го января вышел самостоятельно из гавани Ханко для следования на боевую позицию. На рейде Салса был встречен БТИЦ-215. В кильватер за бтиц начали движение финскими шхерами по лоцманскому фарватеру до точки погружения. В 23 ч 30 м 11-го января вышли из Чекарсэрнских шхер, погрузились и начали самостоятельный переход на позицию. 13-го января заняли позицию. Встреч и боевых столкновений с противником на переходе не было.

30-го января в 21 ч 10 м в Ш=55°02,2' Д=18°11,5' был обнаружен немецкий лайнер «Вильгельм Густлов» в 25 тысяч тонн водоизмещением. В 23 ч 08 м произведен трехторпедный залп. Все торпеды, попали в цель. Через 3–4 минуты лайнер затонул. После потопления лайнера подлодка погрузилась, подверглась преследованию миноносцем, тремя СКР (33) и тремя ТИЦ. Подлодка противником обнаружена не была. За пять часов преследования было сброшено 12 глубинных бомб, после чего миноносец, тральщики и сторожевые корабли ушли. Подлодка повреждений не имела.

По данным шведской прессы и радио на борту лайнера находилось свыше 8-ми тысяч человек, из которых 3700 — квалифицированных подводников, следовавших из Данцига (34) на укомплектование немецких подводных лодок, и свыше 4000 эвакуируемых из Восточной Пруссии. Спаслось всего лишь 998 человек (см. шведскую газету от 20 февраля 1945 года).

6-го февраля в Ш=54°58,8' Д=18°15,0', маневрируя в крейсерском положении, в расстоянии 5-ти кабельтов обнаружили стоящую без хода в дозоре подводную лодку противника. Во время уклонения, при циркуляции сблизилась с подлодкой противника на 2 кабельтовых. Были обнаружены, и обстреляны. [ей] из автоматической пушки. Уклонились увеличением хода до 18 узлов. Подводная лодка повреждений не имеет.



9-го февраля в 22 ч 15 м в Ш=55°07,7' Д=18°03,5' маневрируя в крейсерском положении, обнаружили шум винтов большого двухвинтового корабля. При сближении установили: шёл крейсер в охранении 3-х эсминцев. 02 ч 05 м 10-го февраля произведён кормовой залп, так как носовыми торпедными аппаратами не давал атаковать миноносец, идущий в охранении крейсера, который повернул на подлодку. Взорвались обе торпеды: одна — в районе мостика с сильным взрывом и пламенем, вторая — в районе кормовой трубы с большим столбом черного дыма. Спустя 2–3 минуты на крейсере последовало три сильных взрыва, предположительно — взрыв котлов или же сдетонировал пороховой погреб.

К крейсеру подошли миноносец и дозорные корабли, начали освещать горизонт прожекторами и осветительными ракетами. Оторвались от противника уходом в тёмную часть горизонта и увеличением хода до 18 узлов.

По данным РО ШКБФ это был крейсер «Лейпциг», который сильно поврежден и восстановить его невозможно.

13-го февраля оставили позицию и начали переход в базу.

14-го февраля вошли в Чекарсэрнские шхеры, всплыли в надводное положение и начали движение по лоцманскому фарватеру для перехода в базу. 15-го февраля в 04 ч 00 м вошли на рейд Турку, где базировались корабли 1-го ДПЛ БПЛ КБФ, и ошвартовались левым бортом к п/б «Смольный».

За отличное выполнение боевого приказа командира БПЛ экипаж подводной лодки полностью награжден орденами СССР.

Орденом Красного Знамени награждено 7 человек: Командир ПЛ Капитан 3-го ранга Маринеско Александр Иванович, Пом кра ПЛ Капитан-лейтенант Ефременков Лев Петрович, Кр БЧ-1 Капитан-лейтенант Редкобородов Николай Яковлевич, Кр БЧ-2-3 Капитан-лейтенант Василенко Константин Емельян, Кр БЧ-V Инженер-лейтенант Коваленко Яков Спиридонович, мичман Набалов Пётр Николаевич, мичман Торопов Николай Степанович.

Орденом Отечественной войны 1-й степени награждено 14

человек: старшина 2-й статьи Волков Александр Никитович, Лейтенант мед службы, Степаненко Григорий Андреевич, мичман Мосенков Павел Гаврилович, мичман Поспелов Василий Иванович, мичман Осипов Василий Фёдорович, мичман Колодников Михаил Герасимович, старшина 2-й статьи Иванов Иван Иванович, старшина 2-й статьи Пихур Андрей Герасимович, старшина 2-й статьи Курочкин Владимир Александрович, старшина 2-й статьи Шнапцев Иван Малофеевич, старшина 2-й статьи Пархоменко Василий Спиридонович, старшина 1-й статьи Плотников Петр Тихонович, Капитан-лейтенант Крылов Борис Сергеевич.

Орденом Отечественной войны 2-й степени награждено 16 человек: старший краснофлотец Виноградов Анатолий Яковлевич, старший краснофлотец Антонов Иван Матвеевич, краснофлотец Гончаров Николай Кузьмич, старший краснофлотец Абалихин Василий Александрович, краснофлотец Павлятенко Илья Митрофанович, старшина 2-й статьи Булаевский Сергей Николаевич, краснофлотец Бузулуков Александр Николаевич, старшина 1-й статьи Егоров Федор Васильевич, старший краснофлотец Прудников Василий Ильич, старший краснофлотец Кот Николай Афанасьевич, старшина 2-й статьи Мартыненко Иван Владимирович, краснофлотец Вихров Дмитрий Иванович, краснофлотец Астахов Алексей Тихонович, старший краснофлотец Кондратов Тимофей Алексеевич, старший краснофлотец Быстров Георгий Ефимович, старший краснофлотец Данилов Фёдор Иванович.

Орденом Красной Звезды награждено 10 человек: краснофлотец Зеленцов Геннадий Васильевич, старший краснофлотец Юров Алексей Егорович, краснофлотец Коробейник Михаил Иванович, краснофлотец Шевцов Иван Романович, краснофлотец Ревякин Владимир Федорович, сержант Зубков Павел Григорьевич, краснофлотец Блинов Павел Петрович, старший краснофлотец Иноземцев Михаил Дмитриевич, краснофлотец Бородулин Василий Васильевич, старший краснофлотец Романенко Василий Петрович.

С 15-го февраля 1945 года по 13 апреля 1945 года подводная лодка находилась в ремонте в городе Турку. С 13-го апреля по 20 апреля 1945 года производилась подготовка подлодки к боевому походу.

5. Боевой поход с 20 апреля по 23 мая 1945 года.

18-го апреля получен боевой приказ командира БПЛ о занятии подводной лодкой позиции 75 миль на зюйд-ост от маяка Фаллудден с задачей уничтожения транспортов и военных кораблей противника.

20-го апреля на подводную лодку прибыл начальник Подводного Плавания КБФ контр-адмирал тов Стеценко для участия в боевом

походе. В 13 ч 50 м отошли от п/б «Смольный», вступили в строй для перехода шхерами: в голове строя — катер БК-213, ему в кильватер — ПЛ Д-2 и ПЛ С-13.

В 00 ч 23 м 21 апреля вышли из шхер, погрузились и начали переход на позицию. 2-го апреля Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР за отличное выполнение заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками (потопление 5-ти транспортов водоизмещением в 55 тысяч тонн и повреждение крейсера «Лейпциг» до невозможности восстановить) подводная лодка награждена орденом Красного Знамени.



23-го апреля заняли позицию. На переходе встреч и столкновений с противником не имели. Находясь на боевой позиции, подводная лодка неоднократно подвергалась атакам подводными лодками и самолетами противника.

25-го апреля в 04 ч 48 м, маневрируя в крейсерском положении, в [точке с координатами] $\text{Ш}=56^{\circ}02,1'$ $\text{Д}=19^{\circ}16,0'$ атакованы подводной лодкой противника, находящейся в подводном положении. Уклонились поворотом от торпед и увеличением хода до 18 узлов. По корме прошли 2 торпеды.

27-го апреля в 00 ч 14 м в $\text{Ш}=65^{\circ}15,1'$ $\text{Д}=19^{\circ}34,3'$ атакованы подводными лодками противника, находящимися в подводном положении. Уклонились увеличением хода до 18 узлов и поворотом от торпед. По обоим бортам прошло 9 торпед.

30-го апреля в 02 ч 12 м в $\text{Ш}=56^{\circ}06,8'$ $\text{Д}=15^{\circ}33,0'$ находясь в надводном положении, атакованы самолетом противника ФВ-198. Сброшено 4 бомбы, которые взорвались в 50-100 метрах с правого борта по корме. Уклонились срочным погружением. На глубине 15–20 метров была слышна пулеметно-пушечная очередь, выпущенная самолетом в место погружения подлодки.

2-го мая в 03 ч 52 м в $\text{Ш}=55^{\circ}30,5'$ $\text{Д}=17^{\circ}48,7'$ атакована подводной лодкой, находящейся в подводном положении. След торпеды прошел по корме в расстоянии 100 метров. Уклонились поворотом от торпеды с увеличением хода до 18 узлов.

5-го мая в 19 ч 39 м в Ш=5517,2' Д=16°57,5' всплыли под перископ, в момент осмотра горизонта атакованы подлодкой противника, находящейся в подводном положении. В перископ видны 2 следа торпед, прошедших по носу и по корме. Уклонились погружением на глубину 45 метров.

10-го мая по приказанию командира БПЛ КБФ подлодке поставлена задача — находиться в дозоре с целью разведки и наблюдения за движением кораблей в своём районе.

20-го мая подводная лодка оставила позицию и начала переход в базу. 23-го мая в 03 ч 17 м вошли в финские шхеры и районе маяка Ньюхамн, где были встречены БТЩ-217. БТЩ вступил в кильватер подлодки и начали переход в Турку. В 09 ч 24 м прибыли на рейд Турку, где базировались корабли 1-го Дивизиона Подлодок КБФ, и ошвартовались левым бортом к плав. базе «Смольный».

С 24-го мая подводная лодка находилась в ремонте. Личный состав усиленно занимается боевой подготовкой».



Этот уникальный материал, позволяет получить достоверную информацию об «Атаке века» и двух последних военных походах подводной лодки С-13 со слов самого Александра Ивановича Маринеско.



За горизонт морской

За горизонт морской, вуалевый, нерезкий
он ради нас и детворы глядит.
Герой героев Александр Маринеско,
одетый в бронзу и гранит



Установка Закладного камня Памятника А.И. Маринеско.
Второй справа Председатель Ассоциации моряков-
подводников им. А.И. Маринеско Е.С. Лившиц. Одесса. Конец
90-х годов



Закладной камень памятника А.И. Маринеско в Одессе



Памятник А.И. Маринеско на аллее героев-подводников Балтийского флота. Кронштадт



Памятник А.И. Маринеско в Одессе. Скульптор А. Копьев



Памятник А.И. Маринеско в Калининграде



Проект памятника А.И. Маринеско в Санкт-Петербурге





Копия ограждения рубки подводной лодки С-13 в Кремле
Нижегородского



Мемориальная доска А.И. Маринеско на доме в
Кронштадте



Мемориальные доски А.И. Маринеско на доме в Санкт-Петербурге



Почтовые марки, посвященные командиру подводной лодки С-13 А.И. Маринеско



Памятные медали в честь А.И. Маринеско



Вывеска Музея Подводных Сил России им. А.И. Маринеско в Санкт-Петербурге



Электропоезд ЭР9 М-537 имени Александра Маринеско



Книга Леоноры Маринеско



Книга Татьяны Маринеско



Книга А.Крона об А.И. Маринеско

ФОНД МИХАИЛА КАЛАТОЗОВА ПРЕДСТАВЛЯЕТ



Фильм об А.И. Маринеско



Вырезка из газеты «Кронштадтский вестник» 2012 год



Книга Г. Дрожжина

Владимир Борисов



ПОДВОДНИК

№ 1

ОМЕТ
СТРИЖАК

Секреты Балтийского подплава

ИСТОРИЯ
Балтийского подплава —
ИСТОРИЯ СВОЕГО ВРЕМЕНИ

НИКОЛАЙ И. ТИТОРЕНКО





Книги об А.И. Маринеско, изданные в разные года





Книги об А.И. Маринеско, изданные в разные года



И. Родионов. Уничтожение «Вильгельма Густлова»



С. Бекиров. Подводная лодка С-13



Неизвестный художник. Подводная лодка С-13



С. Опульс. Подводная лодка С-13. Акварель



П. Лубянов. Атака С-13



Подводная лодка С-13.

Рисунок ученицы СШ №-61 им. А.И. Маринеско г. Севастополя Насти Ягур. 2013 г.



Знаки Одеського мореходного училища ім. А.М. Маринеско
(из коллекции автора)



Председатель Ассоциации моряков-подводников ім. А.И. Маринеско г. Одессы и Одесской области Е.С. Лившиц и автор книги В.Н. Бойко во время работы над книгой о командире подводной лодки С-13. г. Одесса. 2012 год, апрель



Табличка на музее Подводных Сил России им. А.И. Маринеско



Фрагмент ограждения рубки подводной лодки С-13 в музее Подводных Сил России им. А.И. Маринеско в Санкт-Петербурге



Мемориальная доска на здании Одесского мореходного училища



Одесское мореходное училище им. А.И. Маринеско



Леонора Маринеско, Борис Леонов и автор книги на 43-м Международном Конгрессе Подводников в Москве. 2006 год



Бюст А.И. Маринеско в Одесском Мореходном Училище



Медаль «100 лет со дня рождения А.И. Маринеско»,
разработанная РОО «Академия русской символики «Марс» г.
Москва

Члены экипажа подводной лодки С-13

Коробейник Михаил Иванович



Фото 1945 года



Фото 2013 года

Золотарев Михаил Геннадьевич



Фото 1951 года





Могила А.И. Маринеско на Богословском кладбище г. Санкт-Петербурга



Автор книги у могилы А.И. Маринеско на Богословском кладбище. г. Санкт-Петербург



23 декабря 2013-го на перекрёстке проспект Стачек — дорога на Турухтанновы острова в Санкт-Петербурге открыт памятник Герою Советского Союза, командиру подводной



**Подводнику №-1 — одесситу Герою Советского Союза
Маринеско Александру Ивановичу совершившему «Атаку
века» ПОСВЯЩАЕТСЯ...**

*Можно спорить, был он или не был,
Пил он водку, или же не пил...
Ясно то, что страха он не ведал
И народу преданно служил!*

*В нем витали вихревые токи,
Родом из Одессы, одессит,
Вот, откуда подвига истоки,
Вот, откуда стержень — монолит!*

*Гордый, неудобный для начальства,
Был еришт, рубил всегда с плеча,
Правдолюб, без лести и бахвальства,
Он горел, как яркая свеча!*

*Твердый, непокорный и упрямый,
Хулиганил и порой чудил,
Верный сын своей Одессы-мамы,
Мир «Атакой века» удивил.*

*На земле родной, в Херсонском сквере,
К морю устремленный он стоит,
Родине своей и морю верен,
Александр Маринеско — одессит!*

Иван Рябухин
Июль 2013 года

Об авторе



Бойко Владимир Николаевич, капитан I ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота России, Академик Петровской академии наук и искусств,

Почетный Президент Тверского Регионального Союза ветеранов-подводников «Ветераны ВМФ», Президент Союза ветеранов-подводников Автономной Республики Крым, член Ассоциации моряков-подводников им. А.И. Маринеско г. Одессы и Одесской области.

Родился в г. Одесса в 1950 году в семье подводника ВМФ. После окончания Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища в 1975 году, проходил действительную военную службу в офицерских должностях на атомных подводных лодках стратегического назначения III флотилии Краснознаменного Северного Флота. Участник 16 Боевых Служб. После увольнения в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе, с 1995 по 2007 года работал в сфере ЖКХ, МЧС и Государственной федеральной службы занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной Гражданской Службы Российской Федерации I класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил рядом общественных организаций ветеранов-подводников Военно-Морского Флота РФ. Автор многочисленных публикаций по истории Военно-Морского флота и Подводного Флота, автор книг Памяти подводников ВМФ, уроженцев Белоруссии, Татарстана, Твери, Одессы, Севастополя, Харькова, Запорожья, Николаева,

Херсона, Донецка погибших в XX веке, автор книг: «Севастопольский Морской Кадетский Корпус — Севастопольское Высшее Военно-Морское Инженерное Училище», «Книга Памяти выпускников Севастопольского ВВМИУ, погибших при исполнении служебных обязанностей», «Не служил бы я на флоте...», «Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде Севастополя», «Подводные лодки Первой мировой войны», «Иностранные подводные лодки в составе ВМФ СССР», «Трагедии Черноморского Подплава», «Морской Его Императорского Высочества Наследника Цесаревича Корпус в Севастополе», «Подплав Черноморского флота. 1907–2012», инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, уроженцам Верхневолжья, погибшим в годы Великой Отечественной войны, инициатор восстановления памятника погибшим в 1909 году подводникам с ПЛ «Камбала» в Севастополе.

За высокие достижения в Военно-морской общественной деятельности в 2008 году награжден высшей международной общественной наградой — орденом «Золотая Звезда». Участник Международных Конгрессов Подводников, проводимых в Москве, Шербуре, Париже, Стамбуле, Катании (Италия), Конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе и Одессе.



Литература и источники

1. Морозов М.Э. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 1. Краснознаменный Балтийский флот. М.: «ПОЛИГОН», 2001. С. 32, 83.

2. Платонов А. В. Энциклопедия советских подводных лодок. 1941–1945. А.В. Платонов. М. ООО «Издательство АСТ»; СПб. ООО Издательство «Полигон», 2004. С. 314.

3. Jurgen Rohwer Allied Submarine Attacks of World War Two (European Theatre of Operations 1939–1945). Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1997. С. 84.

4. Руссин Ю.С. Всю войну на «малютках». М. Воениздат, 1988 — С. 97–101.

5. Морозов М.Э. Гибель «Вильгельма Густлофа». Флотомастер. 1999. № 1. С. 41.

6. Бережной С.С. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. Справочник. М. Воениздат, 1988. С. 71.

7. Великая Отечественная. День за днем. Морской сборник. 1992. № 8. С. 18.

8. Александр Иванович Маринеско. Морской сборник. 1990. № 4. С. 34–36.

9. Емельянов Л. А. Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне.

10. Действия подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. 1941 год.

11. Леонид Порицкий. Александр Маринеско — легенда и человек. 1997.

12. Владимир Заборский. Триумф и трагедия Александра Маринеско

13. Советский подводный флот 1941–1945. Часть 2-39.

14. Юрий Лебедев. «Густлоф» и Маринеско: по обе стороны «Атаки века».

15. Альманах «Подводник России». №-6. 2005 г.

16. Эдуард Поляновский. Атака. Известия.

17. Александр Король. Биография Александра Ивановича Маринеско

18. Александр Крон. Капитан дальнего плавания. Повесть о друге.

19. Николай Титоренко. Личный враг Адольфа Гитлера. Воронеж, 1999 г.

20. Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904–1991. 1999 г.

21. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. Воениздат. 1974 г.
22. Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990 г.
23. Исторические журналы соединений подводных лодок ВМФ.
24. Исторические журналы подводных лодок ВМФ.
25. Журналы учета происшествий соединений подводных лодок.
26. Документы Российского государственного архива ВМФ. г. Санкт-Петербург.
27. Документы архивного отдела ЦВМА МО РФ г. Москва.
28. В.П. Кузин. В.И. Никольский. Военно-Морской флот СССР 1945–1991 гг. С-Петербург. Историческое Морское Общество. 1996 г.
29. Басов А.В. Боевой путь Советского Военно-Морского флота. Воениздат. 1988 г.
30. Вангородский В.И. Герои Отечественного подводного флота. ГУ «Музей подводных сил России им. А.И. Маринеско». 2004 г.
31. Военно-Морской флот СССР. Фотоальбом. Планета. 1982 г.
32. Информационно-исторический альманах Союза подводников России» №-6. Гермес. 2005 г.
33. Дмитриев В.В. Морской энциклопедический словарь». В 2-х томах. Судостроение. 1994 г.
34. Дрожжин Г.Г. Асы и пропаганда. Яуза, ЭКСМО. 2004 г.
35. Ступников Н.А. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. Воениздат. 1990 г.
36. Подводные лодки ВМФ СССР. Справочник. СПб, «Галей Принт», 2006.
37. А.Е. Тарас Подводные лодки Второй мировой войны. 2004 г.
38. Советское подводное кораблестроение. Воениздат. 1990 г.
39. С.Н. Хаханов. Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. 1970 г.
40. Г.А. Аммон. Н.Ю. Березовский. Боевая летопись Военно-морского флота. 1917–1941. Москва. Воениздат. 1992 г.
41. Ю.А. Максимов. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. при воздействии оружия противника. Москва. Воениздат. 1956 г.
42. А.В. Платонов. В.М. Лурье. Командиры советских подводных лодок 1941–1945 гг. Санкт-Петербург. Альманах «Цитадель». 1999 г.
43. Боевая деятельность подводных лодок Военно-морского

флота СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. Москва. Воениздат. 1970 г.

44. Советская историческая энциклопедия. Том. 12. Москва. 1969 г.

45. Советское военно-морское искусство. Москва. 1951 г.

46. В.Ф. Трибуц. Подводники Балтики атакуют. Ленинград. 1963 г.

47. Центральный военно-морской музей (рукописно-документальный фонд).

48. Советская Военная Энциклопедия. Москва. 1979 г.

49. Очерки истории Ленинграда. Ленинград. 1967 г.

50. Великая Отечественная война Советского Союза 1941-1945 гг. Краткая история. Москва. 1970 г.

51. История великой Отечественной войны 1941–1945 г. Москва. 1963 г.

52. История Второй мировой войны 1939–1945 гг. Москва. 1980 г.

53. Морской сборник. 1996 г. №-9.

54. Ветеран-подводник. №-2. 1998 г.

55. Ю.И. Александров. А.Н. Гусев. Отечественные подводные лодки. В.Т. С-Пб. 2004 г.

56. Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. Москва. 1944 г.

57. А.В. Платонов. Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945 гг. СПб. 2004 г.

58. О.В. Стрижак. Секреты Балтийского Подплава. СПб. 1996 гг.

59. П.З. Голосовский. Подводные лодки периода 1926–1945 гг. Ленинград. 1979 г.

60. Бережной С.С. Корабли Отечества. вып. 1. Подводные лодки. часть 2 (I–IX-бис серии). Харьков: АТФ, 1997.

61. Гречанюк Н.М., Дмитриев В.И., Корниенко А.И. и др. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М.: Воениздат, 1990.

62. Добсон К., Миллер Дж., Пейн Р. Правда о «Вильгельме Густлове». М. СПб: Нева, 2005.

63. Доценко В.Д. Мифы и легенды Российского флота М. Олма Пресс, 2000.

64. Ковалев Э.А. Короли подплава в море червонных валетов. Хроника начального периода советского подводного плавания 1918–1941. М. СПб: Центрополиграф, МиМ-Дельта, 2006.

65. Майстер Ю. Восточный фронт. Война на море 1941-1945 гг. М.: Эксмо, 2005.

66. Морозов М.Э., Кулагин К.Л. Советский подводный флот. О подводных лодках и подводниках. 1922-1945 г. г. М.: АСТ,

Транзиткнига, 2006.

67. Морозов М.Э. Кулагин К.Л. «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина. М.: Яуза, Коллекция, Эксмо, 2008.

68. Платонов А.В. Трагедии Финского залива. СПб: Terra Fantastica, М.: ЭКСМО, 2005 г.

69. Виноградов Н.И. Подводный фронт. М.: Воениздат, 1989.

70. Грищенко П.Д. Схватка под водой. М.: Молодая Гвардия, 1986.

71. Матиясевич А.М. В глубинах Балтики. М.: Яуза, Эксмо, 2007.

72. Балакин С.А., Морозов М.Э. Подводные лодки тип «С». «Морская коллекция» № 2-2000.

73. Стрельбицкий К.Б. Как погибла балтийская подводная лодка М-96. (вып. № 22)

74. Интернет-сайты: www.deepstorm.ru, www.navy.ru,
www.allaces.ru, www.wunderwaffe.ru, www.submariners.narod.ru,
www.submarine.id.ru, www.ruslodra.narod.ru,
www.town.ural.ru.ship, www.transport.ru, www.silent-hunter.ru, www.militera.ru. «Miramar Ship Index»; <http://lib.ec/b/365479/read>;
<http://www.nashsovmennik.ru/p.php?y=2001&n=8&id=21>;
<http://www.stihi.ru/2011/07/05/842>;
<http://rusk.ru/st.php?idar=6310>; <http://www.nudecelebs.ru/bio/10026/>;
<http://www.chitalnya.ru/work/24811/>; http://www.baplpkov.ru/news/den_rozhdenija_ai_marinesko/;
<http://www.pr.ua/news.php?new=5197>;
http://vnmazurenko.blogspot.com/2010/11/blog-post_8194.html;
<http://rutube.ru/video/e60330bca-fa8817f874422ecf20b4969>;
<http://kommunarpress.ru/joomla/content/view/2108/36/>;
<http://news.rambler.ru/14812367/>. http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=1012;
<http://omop.su/ruwiki/74/6199.php>; <http://media-office.ru/?showd=22995>;
<http://spravedlivost.od.ua/comment/getcomment/article/89>;
<http://magazines.russ.ru/inostran/2003/9/lazar.html>.

